This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HRL

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

AE 2037
F65

Moderne

Eisenbahnpolitik.

Ein Beitrag zur Verkehrsfrage in Oesterreich

von

JOSEF FOGOWITZ.

WIEN 1883.
Spielhagen & Schurich
Verlagsbuchhandlung
I. Giselastrasse 5.

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.
H 926

Druck von Wilhelm Köhler, Wien, VI. Mollardgasse 41.

VORWORT.

Die vielfache Behandlung, welche die Verkehrsfrage vor nicht sehr langer Zeit erfahren, dürfte Manchem die vorliegende Schrift überflüssig erscheinen lassen.

Urtheilt man nach der Masse des Producirten und wären die Verhältnisse von damals die gleichen geblieben, so erschiene obige Auffassung jedenfalls gerechtfertigt. Einestheils war aber die damalige Behandlungsweise zu unsicher, zu unruhig, zu sehr vom jeweiligen Parteistandpunkte dictirt, als dass sie derartig nachhaltige und allgemeingiltige Resultate gehabt hätte, um die Frage als abgethan betrachten zu können; anderntheils gestattete jene Zeit, die Zeit des volkswirthschaftlichen Niederganges und der Zersetzung, weder die erforderliche synthetische Behandlung, noch war sie zur Inscenirung einer grossartigen, klare Umsicht erfordernden Institution geeignet.

Jetzt hat sich die Lage der Dinge bereits geändert. Die Jahre der Aufregung und Bewegung gingen vorüber; während der naturgemäss darauffolgenden Ruhe sind die Anschauungen sachlicher geworden, die Verhältnisse haben sich geklärt, und die Angelegenheit geräth neuerdings in ein rasches, aber geregelteres Tempo.

Die Staatseisenbahnfrage beherrscht das Terrain.

In Italien schreitet die Verstaatlichung der Eisenbahnen trotz mancher ungünstiger Ergebnisse unaufhaltsam fort; in Deutschland geht man daran, die letzten noch übrigen Hauptlinien in Staatsbesitz zu bringen; in Frankreich ist man im Begriff, einen Eisenbahnrath einzusetzen, welcher zu prüfen hat, inwieweit die bisherige Eisenbahngebarung den Anforderungen der Volkswirthschaft entspricht; und in Oesterreich endlich hat man sich wieder — und das dazu noch rückhaltlos — zum Staatseisenbahnsystem bekannt und schreitet in der eingeschlagenen Richtung rüstig vorwärts.

Die Bewegung in ihrer Stärke und in ihrer Richtung verleiht der Eisenbahnpolitik ein anderes, neues Gepräge, und so erscheint der Zeitpunkt zu einer abermaligen Betrachtung unserer Verkehrsverhätnisse wohl bedeutsam genug.

Eine derartige Arbeit hat nach zwei Richtungen zu genügen: Erstens die bisher durchgemachten Phasen zu recapituliren, und zweitens jene volkswirthschaftlichen Ziele zu besprechen, die sich eine Staatseisenbahnpolitik zu stecken hat.

Inwieweit mir nun eine so gestaltete Bearbeitung dieses grossen und auseinanderfallenden Stoffes gelungen, vermag ich nicht zu beurtheilen. In jedem Falle aber fühle ich mich gedrängt, allen Jenen, die mich in meiner Arbeit durch Rathschläge unterstützt, an diesem Orte meinen besten Dank auszusprechen, speciell dem Herrn Hofrath Dr. H. F. Brachelli, der mir in seiner bekannten Liebenswürdigkeit schätzbares Materiale zur Verfügung stellte.

Ich übergebe nun diese Schrift mit dem Bewusstsein ehrlicher Arbeit der Oeffentlichkeit — möge die Leistung nicht sehr weit hinter dem Willen zurückgeblieben sein!

Pians, im Jänner 1883.

Der Verfasser.

INHALT.

Seite

Vorwort III

I. **Einleitung.** (Neuerliches Auftreten der Verkehrsfrage. — Streit um die Herrschaft über die Verkehrsmittel. — Behandlungsweise in Oesterreich. — Finanz- und Betriebsfrage. — Historische Entwicklung des Verkehrswesens. — Speciell in Oesterreich. — Verirrungen. — Wirkungen dieser Verirrungen in Oesterreich.) . . . 1

II. **Beginn der eisenbahnpolitischen Staatsactionen in Oesterreich.** (Kleine Anfänge des Staatseisenbahnsystems. — Die Ursachen derselben. — Programmlosigkeit im Vorgehen. — Directive für die Verkehrspolitik.) 9

III. **Verkehr und Volkswirthschaft.** (Die wirthschaftliche Function des Verkehrs. — Stellung der Transportkosten zu derselben. — Einfluss auf die Preis- und Werthunterschiede. — Production und Consum. — Approvisionirung. — Zeitersparniss durch die Eisenbahn. — Frage der rationelleren Ausnützung des Eisenbahnwesens.) 13

IV. **Verkehr und Capital.** (Gestaltung der Angelegenheit in Frankreich. — Kampf des Capitals gegen die Eisenbahnverstaatlichung. — Finanzpolitische Erörterungen hierüber. — Sonderstellung der Eisenbahnfrage.) 17

V. **Privateisenbahn und Staatseisenbahn.** (Der Streit zwischen den Anhängern dieser beiden Systeme. — Versuch der Beweisführung für die Zulänglichkeit des Privatsystems. — Lücken und Mängel dieser Beweisführung. — Schwierigkeit einer staatlichen Controle des Privatsystems. — Lösungsversuch auf anderem Wege. — Uebergang zum Staatseisenbahnsystem. — Bedenken gegen den Staatseisenbahnbetrieb. — Erwägungen der diesbezüglichen Momente. — Tarif- und Zollfrage. — Personalfrage. — Relative Lösbarkeit. — Constitutionelle Natur des Staatseisenbahnsystems. — Ziele eines Staatseisenbahnbetriebes.) 22

VI. **Individualisirungen.** (Aeussere Einwirkungen auf die Individualisirung des Eisenbahnwesens. — Die Gestaltung desselben in England. — In Amerika. — In Frankreich. — In Italien. — In Preussen.) 44

Seite

VII. Verkehrs- und Eisenbahnverhältnisse in Oesterreich. (Die Disposition Oesterreichs für den Verkehr. — Die von der Natur monopolisirten Hauptverkehrsrouten. — Güterbewegung in Oesterreich. — Unmöglichkeit der Anlage concurrenzfähiger Linien. — Grenzverhältnisse. — Wirkung dieser Verhältnisse auf die Eisenbahnentwicklung. — Die finanzielle Seite der Frage. — Zusammenhang der Verstaatlichungsaction mit obigen Verhältnissen. — Nothwendigkeit einer strengen Führung. — Die möglichen Ziele der Action. — Beleuchtung derselben. — Weise der Anstrebung. — Die Verstaatlichungsobjecte. — Das gemischte System. — Gestaltung des gemischten Systems in Oesterreich. — Bau neuer Linien. — Wahl derselben.) 58

VIII. Staatseisenbahnbetrieb und Tarifpolitik. (Der Betrieb als Schwerpunkt der Staatseisenbahngebarung. — Finanzielle Seite. — Die Solidarität zwischen Staat und Eisenbahn das Ziel. — Schädlicher Einfluss engherziger Finanzgebarung. — Frage des zweckmässigsten Staatseisenbahnbetriebes. — Centralisation und Decentralisation. — Anwendung auf die österreichischen Verkehrsverhältnisse. — Bedeutung dieser Frage für die Fortentwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens. — Stellung der Tariffrage. — Bisherige Tarifpolitik. — Ungesundheiten. — Reformvorschläge. — Unzulänglichkeit derselben. — Normen für eine rationelle Tarifreform.) 74

IX. Schluss 89

I.

Einleitung.

(Neuerliches Auftreten der Verkehrsfrage. — Streit um die Herrschaft über die Verkehrsmittel. — Behandlungsweise in Oesterreich. — Finanz- und Betriebsfrage. — Historische Entwicklung des Verkehrswesens. — Speciell in Oesterreich. — Verirrungen. — Wirkungen dieser Verirrungen in Oesterreich.)

In einer Zeit, in der die Regierungen Frankreichs, Deutschlands und auch Oesterreichs vornehmlich die Lösung volkswirthschaftlicher Fragen ihrem Programme einverleibt, müssen nothwendig die Verkehrsverhältnisse täglich an öffentlicher Bedeutung gewinnen. Der Verkehrspflege, dieses dynamischen Momentes aller Production, wird dadurch die ihr gebührende Aufmerksamkeit zugewendet, und die Regierungen suchen eben hiebei durch directes Eingreifen nachhaltigen Einfluss zu üben.

Schon im vorigen Jahrzehnte wurden alle einschlägigen Fragen mit grosser Heftigkeit ventilirt, aber die Angelegenheit gerieth in ein ganz falsches Geleise, und in dem ungeregelten Drange des „Aufschwungs" war es nicht möglich, gegen den Strom zu schwimmen.

Am hartnäckigsten stritt man um die Herrschaft über das wichtigste Verkehrsmittel, die Eisenbahn; konnte man damals für die reformatorischen Ideen auch keinen Boden gewinnen, so ist jetzt in der Periode volkswirthschaftlicher Ernüchterung die Zeit für die Realisirung jener Projecte gekommen.

Es stehen also abermals die beiden Systeme, Staatseisenbahn- und Privateisenbahnbetrieb einander gegenüber, zwar nicht mehr mit jener Schroffheit wie im verflossenen Decennium, wohl aber mit jenem bedeutungsvollen Ernst, den

die Wichtigkeit des Gegenstandes erheischt. Die Leidenschaftlichkeit, mit der damals der Streit geführt wurde, ist gewichen, die Verhältnisse sind klarer und durchsichtiger geworden, die reichen Erfahrungen der letzten Zeit gruppiren sich und sprechen laut gegen den bisherigen Verkehrsusus.

Die innige Verwandtschaft der Verkehrs- und Eisenbahnpolitik tritt dabei immer schärfer hervor, und man wird sich immer klarer, wie sehr man in Folge missverstandener Erscheinungen die Bewegung auf falsche Bahnen gerathen liess. Die zurückgekehrte Ruhe erleichtert nun die Beurtheilung der Thatsachen und gibt den Regierungen die Möglichkeit eines rationellen Eingreifens.

Auch in Oesterreich ist man mit der Lösung dieser Frage eifrigst beschäftigt; angesichts der schwankenden Regierungsmassnahmen aber empfangen wir unwillkürlich den Eindruck der Systemlosigkeit. Es wird eben so viel Verschiedenartiges zugleich eingeleitet, dass die Befürchtung mancher Missgriffe gerechtfertigt ist. Oesterreich ist das Land des dunklen Dranges; es ist aber gefährlich, allen sich geltend machenden Impulsen momentan zu folgen; neben dem specifisch österreichischen „zu spät“ kann auch das „zu früh“ unheilvoll werden.

Man hat mit der Realisirung der eisenbahnpolitischen Projecte gewartet, bis die für den billigen Erwerb der Linien günstigste Zeit verstrichen war, und nun beginnt man in einem Zuge ohne Auswahl die Action, so dass man später wünschen wird, wieder Manches rückgängig machen zu können.

Aber die seit einiger Zeit sich stärker regende Speculationslust schiebt nun einmal die Eisenbahnfrage in den Vordergrund. Dass sich die Regierungen gleichfalls wie die Privatunternehmungen für diesen Gegenstand interessiren, kann man sympathisch begrüssen. Die letzten Krisen haben uns zu deutlich gezeigt, wie ein Rückschlag auf dem Speculationsmarkt für Verkehrsanstalten, welche dort einzig und allein Basis und Entwicklung suchen, die verderblichsten Folgen mit sich führt.

Wichtiger aber noch als die Finanzfrage ist die Betriebsfrage.

Die beiden vorgenannten Systeme nun sind diesbezüglich oft verglichen worden. Der lange Streit, der in der Ruhezeit

der Praxis in theoretischer Weise während des letzten Decenniums gefochten wurde, hat manches Dunkel erhellt. Es erscheint mir demnach von Wichtigkeit, das wenn auch im Ganzen spärliche Resultat dieser Untersuchungen in Erinnerung zu bringen. Neu hinzugekommene Erscheinungen und die gegenwärtigen Verhältnisse bieten zur Kritik des aufgespeicherten Materiales ein vorzügliches Instrument.

Die Staatseisenbahnidee ist so alt als das Eisenbahnwesen überhaupt; sie hat schon mannigfache Modificationen durchgemacht, hat sich bewährt und nicht bewährt, sich aber doch als relative Nothwendigkeit und im Wesen des Verkehrs liegend bis heute erhalten. Wenn hiebei Unzulänglichkeit und Missstände zu Tage getreten, so ist die Ursache nur im Mangel an einem zweckentsprechenden Modus zu suchen. Die Möglichkeit eines solchen Modus ableugnen zu wollen, allein deshalb, weil bis jetzt noch kein solcher gefunden wurde, erscheint anmassend oder kurzsichtig, und Jene, von denen dies wirklich geschehen, haben entweder die dabei zu Tage tretenden Symptome nicht verstanden oder nicht verstehen wollen. Ein solcher Modus muss sich eben aus einer Reihe von Gestaltungsformen herausentwickeln, bis endlich durch die Empirie der Thatsachen ein lebensfähiger individualisirter Organismus geschaffen ist.

Die Wichtigkeit dieses Verkehrsmittels und seine eminente Bedeutung für allgemeine und öffentliche Verhältnisse ist aber noch von Niemandem abgeleugnet worden; ebensowenig wird bestritten werden, dass wir von einer dieser Wichtigkeit würdigen Lösung noch himmelweit entfernt sind. Jahrzehnte können noch darüber vergehen, bis wir zu einer der Fragen entsprechenden Vollkommenheit der Anschauungen gelangt sind; es ist ja so schwer, über die Natur der Erscheinungen im Eisenbahnwesen klar zu werden, wir haben keine endgiltigen constanten Resultate vor uns; das, was sich jetzt uns zeigt, sind blos Werdeformen und um so problematischer, als ja dieser Culturzweig mit den kleinlichsten Privatverhältnissen wie auch mit der Grosspolitik innig verquickt ist.

Es hängt aber zu viel Wohl und Wehe an dieser Frage, als dass man deshalb in der rationellen Behandlung zögern

dürfte. Es thut eine möglichst rasche und möglichst beste Lösung noth.

Selbstredend bemächtigte sich die Fractionspolitik sofort dieser eminenten Tagesfrage. Die Eisenbahn birgt eine Lockspeise für alle Energischen und Mächtigen, und in der übrigen Oeffentlichkeit war anfangs kein Gegengewicht dafür vorhanden. Schlagworte, Begriffe, Systeme schossen empor und beherrschten die Situation, wodurch eben jene Entartungen ermöglicht waren, an denen jetzt in den Staaten, speciell in Oesterreich, herumexperimentirt wird.

Bevor man aber auf eine dauernde und durchgreifende Verbesserung hoffen kann, ist es nöthig, alle Unklarheiten und Begriffsverwirrungen zu beseitigen; denn nicht von Fall zu Fall darf man hier urtheilen, sondern nur im Bewusstsein des Zusammenhanges und des klar vor Augen stehenden Endzwecks.

* * *

Vor Allem muss man sich gewöhnen, die Eisenbahn nicht als exorbitante Erscheinung zu nehmen, sondern nur als ein wichtiges Glied in der Kette der sich entwickelnden Verkehrsmittel. Die entstandenen Differenzen dürfen daher keiner Ausnützung unterliegen, sondern die Verkehrspolitik muss immer auf schnellste gegenseitige Accomodirung der einander gegenüber gestellten Verhältnisse gerichtet sein. Wir gestatten deshalb, und dies sei zur Vermeidung von Missverständnissen gleich jetzt vorausgeschickt, der Eisenbahn keine Sonderstellung im Staate und betrachten sie nur im Dienste des allgemeinen Wohles als eine erspriessliche Errungenschaft.

In Folge der Freizügigkeit des früher ausschliesslichen Strassen- und Flussverkehres konnten bei der mannigfaltigen Verzweigung desselben Tausende von Händen dabei ohne bedeutenden Capitalsaufwand selbstständig beschäftigt sein, und mit der Auflassung der verschiedenen Strassen, Fluss- und Grenzsperren entstand ein vollkommen gesundes Verkehrswesen. Auf den vom Staate direct oder indirect hergestellten Wegen sich entwickelnd, befand sich dasselbe vollständig in Privathänden.

Mit dem Auftreten des Eisenbahnwesens aber vollzog sich sowohl in den Verhältnissen als auch in den Anschauungen über den Verkehr ein Umschwung. Die Charakteristik der Eisenbahn als „Verkehrslinie“ gegenüber den früheren „Verkehrsflächen“ entzog die Manipulation den bisher dabei betheiligten Privatinteressenten. Die Eisenbahn ist dadurch schon zum Monopol prädestinirt, abgesehen von dem zur Anlage nöthigen Capitalsaufwand, durch welchen ausserdem der Besitzer alle Vortheile des Capitalisten mit dem Monopolbesitze vereinigt.

Bei dem gegenwärtigen Betriebsusus der Eisenbahnen erscheint demnach als Cardinalfrage die Vergebung und Verwerthung des Verkehrsmonopols.

Die individuelle Anlage der einzelnen Culturstaaten wird wohl die Herausbildung einer allgemein giltigen Norm verhindern. In Folge dessen wird auch nie ein Staat als Muster des anderen hingestellt werden können. Es sei mir vorbehalten, im Laufe dieser Erörterungen auf die wichtigsten Entwicklungsphasen in den einzelnen Ländern zurückzukommen, soweit es die geschlossene Form dieser Schrift erfordert; vorerst aber wollen wir die für die Figuration in Oesterreich wichtigen Momente in Betracht ziehen.

Das rasche Emporwachsen des Eisenbahnwesens fällt in die Periode der Metternich'schen Glanzpolitik. Diese Zeit war aber durchaus nicht für die Entfaltung solcher „Neuerungen“ disponirt; erst später wurde die Regierung mit den ersten Anfängen des Privatsystems unmittelbar vor die Eisenbahnfrage gestellt. In Folge des centralistischen und bevormundenden Elementes in der Verwaltung war man gewohnt, jede That von der Regierung ausgehen zu lassen, und, gestützt auf die grossen Erfolge im Strassenbau, musste die Auffassung der Eisenbahn als Verkehrsstrasse die Regierung bewegen, auch hier die Sache selber in die Hand zu nehmen. Ein tieferes Raisonnement hatte wohl damals nicht platzgegriffen, nicht platzgreifen können, und so war in Folge der Seichtheit der Auffassung eine weitere Entwicklung des Staatsbahnsystems von vornherein unmöglich. Man hatte ja gar keinen Begriff von der riesigen Entwicklung dieses Verkehrsmittels und stand bald den steigenden Anforderungen desselben so machtlos

gegenüber, dass die Handhabung der Eisenbahnpolitik der Regierung theilweise unbequem, theilweise unmöglich wurde.

Angesichts der glänzenden Erfolge der Privatunternehmungen und der vorzüglichen Finanzlage derselben widerstand man dem Andrängen der Unternehmungslustigen weiter nicht und übermittelte ihnen unter anscheinend ausreichenden Vorbehalten die Herrschaft über den öffentlichen Verkehr. Die Tragweite einer solchen Handlungsweise konnte damals noch nicht beurtheilt werden; die Oeffentlichkeit profitirte ja augenscheinlich weit mehr an der momentanen Verkehrserleichterung, als die Unternehmer.

So sehr die Weggabe der Eisenbahnen an Privatgesellschaften damals angefochten wurde und so schmählich dieser Handel auch gewesen sein mag, wenigstens hätte sich eine ähnliche Action im Laufe der Zeit als eine Nothwendigkeit herausgestellt. Die Regierung wäre zur alleinigen Durchführung der nothwendigen Eisenbahnbauten zu wenig umsichtig und zu langsam, zur Organisation eines rationellen und zweckentsprechenden Eisenbahnbetriebes vollständig unfähig gewesen. Die handelspolitische Stellung und innere industrielle Entwicklung Oesterreichs wären bei der rapiden Verkehrsentwicklung in den umliegenden Staaten für immer geschädigt worden; ja dieser Staat wäre fortan zur Unselbstständigkeit und Unthätigkeit verurtheilt gewesen. Verkehr und Productivität wären wohl nachträglich erweckt worden, aber dies nur von auswärtigen Einflussnehmern; kein Nutzen hätte daraus mehr für den Staat entstehen können, die Bevölkerung hätte vielmehr für immer das Verständniss für den Verkehr und ihren weltmännischen Blick eingebüsst. Dass dies nicht eingetreten und dass in der handelspolitischen Stellung Oesterreichs seit dieser Zeit eine erfreuliche Wendung zum Bessern zu vermerken ist, dies haben wir einzig dem Vorhandensein einer rapiden Eisenbahnthätigkeit zu danken; Oesterreich konnte hiedurch in der Leistungsfähigkeit wenigstens mit der Zeit Schritt halten.

Der Staat war sich nichtsdestoweniger gleich am Anfang der Aera seiner hohen Verpflichtung wohlbewusst; aber er stand den mit dem Eisenbahnwesen verwachsenen Schwierig-

keiten zu ausschliesslich und zu unvorbereitet gegenüber, um selbstständig die Leitung der Angelegenheiten übernehmen zu können. Die Grundbedingungen dieses Transportmittels sind eben für unsere gegenwärtige sociale Verfassung sehr widersprechender Natur: dem Wesen und der Bestimmung nach als öffentliche Institution in den Ressort des Staates gehörig, ist es in seiner Ausübung ident mit einer Erwerbsindustrie, und zu einer solchen haben die Regierungen von jeher keine Eignung besessen.

Um nun ein freies Privatbahnsystem wie in England zu Stande kommen zu lassen, dazu waren die Verkehrsverhältnisse zu wenig ausgebildet, zu wenig selbstständig und dominirend; um ein einheitliches von der Regierung organisirtes Netz zu schaffen wie in Frankreich, dazu fehlte uns die Consequenz und die staatliche, culturelle wie geographische Einheit. Ohne bestimmtes Programm und von der Regierung in jeder Weise unterstützt, konnte die Eisenbahnbewegung in Oesterreich auf diese Art die Beute der verschiedenartigsten Strömungen werden. Im Bestreben, die staatliche Unterstützung zu regeln, entstand nun jenes Zwitterding von Staatsbahn und Privatbahn, die garantirte Eisenbahn, zusammengesetzt aus Privatspeculation und Staatsrisico.

Bei ruhiger Entwicklung der Verhältnisse und genauer Prüfung der Existenzbedingungen einer solchen Unternehmung hätte sich das System bewähren müssen; aber da kam die Gründungsperiode, und eine masslose Speculation auf den Staatscredit machte sich geltend. Hätte es noch eines Beweises von der Unerfahrenheit und Unsicherheit der Regierung in solchen Angelegenheiten bedurft, so wäre er durch das Folgende erbracht gewesen. Die Motivenberichte, Rentabilitäts-Berechnungen und Baukosten wurden geprüft, richtig befunden, der Bau concessionirt, und oft auch bis zu engeren oder weiteren Grenzen die Rentabilität garantirt. Unter dieser Firma erschienen nun die jungen Actien auf der Börse, und es war den Unternehmern weiters ganz allein überlassen, mit einer dieser Arten der staatlichen Gewährleistung das verständnisslose Publicum zu haranguiren.

Was folgte, ist bekannt: die Rentabilitäts-Berechnungen erwiesen sich als falsch, die Tracen am unrichtigen Orte und

im unrichtigen Verhältniss, die Baukosten zu hoch gegriffen, das Actiencapital in Gründer- und Bauunternehmergewinnsten verschleudert, die Bahnen mit Hypothekenschulden gebaut. Welcher Verkehr hätte dazugehört, alle diese Sünden wieder gut zu machen! — Staats- und Privatverhältnisse waren schwer geschädigt, eine grosse Erbitterung gegen das Privatsystem griff Platz.

Der für immer vernichtete Eisenbahncredit, die grossen unnütz vergeudeten Capitalien, die schwer belasteten Staatsfinanzen, die vielen „kranken Eisenbahnen", dies Alles zusammen rief zu laut um Abhilfe. Die Antwort in der Oeffentlichkeit hierauf war allgemeine Plaidirung für das Staatseisenbahnsystem. Damit glaubt man einen Ausweg aus dieser Misère gefunden zu haben.

In anderen Staaten waren die eben geschilderten Erscheinungen bei Weitem nicht so acut aufgetreten. Obwohl sie in modificirten Gestaltungen ihre schädliche Wirkung übten, konnten sie sich doch vermöge der übrigen consolidirten Verhältnisse nicht mit jener Ausschliesslichkeit geltend machen. Gegenseitig sich bedingend, wuchsen dort die Verhältnisse empor, sie wurzelten tiefer in einer ausgebildeteren und bewährteren Wirthschaft; es konnte also auch kein so vollständiger Zusammenbruch erfolgen wie bei uns. Wir, ziemlich entfernt liegend vom eigentlichen Schwerpunkt der modernsten Cultur, erhalten die Emanationen derselben ohne Uebergangsstadium, ohne entwickelte Vorbedingungen; die Zustände entbehren also der Elasticität einer gesunden Gliederung und die Weiterentwicklung wird stets mit einem unsicheren Hin- und Herwogen, einer sprungweisen Vorwärtsbewegung und katastrophenartigen Reactionen verbunden sein.

Demgemäss wich seinerzeit das Staatseisenbahnsystem der Speculation, und nach dem Fiasco des Privatbahnsystems wurde wieder die Staatsaction in den Vordergrund gedrängt; während also in anderen Staaten die Staatseisenbahnfrage niemals ganz von der Tagesordnung gesetzt wurde, und sie immer, wenn auch in verschiedenartiger Form als constante Componente wirkte, vervollständigten sich in Oesterreich die Principe nicht, sondern verdrängten sich gegenseitig.

II.

Beginn der eisenbahnpolitischen Staatsactionen in Oesterreich.

(Kleine Anfänge des Staatseisenbahnsystems. — Die Ursachen derselben. — Programmlosigkeit im Vorgehen. — Directive für die Verkehrspolitik.)

Theilweise durch die Verhältnisse gezwungen, theilweise durch die Natur der Sache darauf geführt, sah sich also nach der Finanzkatastrophe die Regierung bemüssigt, direct in die Action einzugreifen.

Durch die finanzielle Calamität und die Unklarheit der damaligen Sachlage war man an einer umfassenden Action gehindert. Man beschränkte sich daher anfangs auf die strengste Ueberwachung der Eisenbahngebarung und auf die Betriebsübernahme einiger unbedeutender Linien. Später schritt man zum Baue einzelner Schienenwege, machte aber weiter keine Anstalten in der damaligen Zeit, in der eine Einwirkung auf die allgemeinen Verkehrsverhältnisse von so grosser Wichtigkeit gewesen wäre, eine einheitliche Verkehrspolitik zu insceniren; ja es hätte auch zu schwer gehalten, bei allen diesen Massnahmen ein fixes Ziel herauszufinden. Hätte damals ein solches überhaupt schon existirt, so wäre die Operationsbasis zur Erreichung desselben gewiss zu complicirt angelegt gewesen, und es ist bei einer derartigen Behandlung eisenbahnpolitischer Fragen in unseren unsicheren politischen Verhältnissen gewiss die Furcht gerechtfertigt, in eine grosse Verwirrung zu gerathen oder in Halbheiten stecken zu bleiben.

Der Ruf „Staatshilfe“, der unmittelbar auf die Finanzkatastrophe allenthalben zu hören war, ging vornehmlich vom

geschädigten Capital aus; diesem sollte vor Allem der Staat beispringen, um die Production nicht beeinträchtigen zu lassen, um den Geld- und Effectenverkehr zu erhalten, um überhaupt den um sich greifenden Devastirungen Einhalt zu thun. Das „geschädigte Capital" war es auch, zu dessen Hilfe die ersten Massnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eingeleitet wurden. Die Sequestrirung mehrerer Linien, die Betriebsübernahme anderer Routen und selbst die Inangriffnahme der damaligen Staatseisenbahnbauten geschah unter diesem Gesichtspunkte.

Wir sehen also den Staat in die Eisenbahnangelegenheiten hineingezerrt, ohne dass eine eigentliche eisenbahn- oder verkehrspolitische Frage in's Spiel gekommen wäre. Ausser dem „moralischen" Effect auf den Geldmarkt resultirte sich demnach weder ein momentaner Nutzen, noch ein solcher für die Zukunft. Der damalige Nothstand der Eisenbahnen hatte mit den Verkehrsverhältnissen blutwenig zu thun, und er ist auch durchaus nicht im Betriebe, sondern einestheils in der verfehlten Anlage, anderntheils in der überaus kostspieligen Baumanipulation zu suchen. Der daraus entstandene Schaden ist durch derartige Massnahmen vielleicht wohl für längere Zeit zu bemänteln, aber durch keinerlei Staatshilfe wieder gut zu machen; nach den Grundsätzen der Nationalökonomie gibt es für vergeudete Capitalien keinerlei Ersatz.

Nichtsdestoweniger verfolgte man die einmal eingeschlagene Bahn. Man übernahm ganz bedeutungslose Linien, wie z. B. die Niederösterreichischen Südwestbahnen und baute Linien wie Kriegsdorf-Römerstadt etc. Letztere im Verein mit der Linie „Erbersdorf-Würbenthal" waren wohl „Nothstandsbauten", aber man verfolgte speciell hier damit auch den Zweck, durch ihre verkehrsbelebende Eigenschaft der nothleidendsten aller Unternehmungen, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, auf die Füsse zu helfen; aber im Verfolg einer solchen Gebarung geräth der Staat in ein fein verzweigtes Labyrinth kleinlicher Privatinteressen, wodurch bald die einzig zu rechtfertigenden Ziele einer Staatseisenbahnpolitik für immer verrückt und unerreichbar gemacht würden.

Etwas bedeutungsvoller erscheint der zweite Abschnitt der Staatsactionen; obwohl der Staat mit ihnen noch nicht das

eigentliche Gebiet der Eisenbahnpolitik betrat, tangirte er damit doch, wenn auch unwillkürlich, manche wichtige Verkehrsangelegenheiten. Als Verbindung unseres Kriegshafens Pola mit dem österreichischen Eisenbahnnetz erbaute man die Istrianerbahn; auch Dalmatien wurde mit einer leider bis jetzt noch isolirten Linie beschenkt; auf Drängen der ungarischen Regierung stellte man die Linie Tarnow-Leluchow her, und der Nothwendigkeit, zwischen der Südbahn und der Brennerbahn einen Ausgang aus den Alpen zu eröffnen, nachgebend, baute man die Linie Tarvis-Pontafel. Etc.

Ein Gesammteffect aller dieser Unternehmungen war auch jetzt noch nicht ersichtlich. Nicht einer einheitlichen Politik folgte hiebei die Regierung, sondern nur vereinzelten Impulsen von localer Bedeutung, und dadurch vermochte man auf den österreichischen Verkehr nur geringen Einfluss zu üben. Die Aufmerksamkeit wurde auf eine Reihe von Massnahmen versplittert, die weder eine einheitliche Behandlung noch ein einheitliches Urtheil und Resultat ermöglichten. Die verstreute Lage der Objecte zwang den Staat, die meisten Linien dem Privatbetrieb zu überlassen, wodurch dieselben wieder fast ganz den Charakter von Staatseisenbahnen verloren und die Regierung zugleich den Vortheil einbüsste, nach und nach einen Staatseisenbahnbetrieb zu systematisiren.

Was nun bisher geschehen, kann man nach obiger Darstellung noch keine Staatseisenbahnpolitik nennen. Durch solche Versuche gewöhnte man sich aber in regierenden Kreisen nach und nach wieder an den Gedanken, den Eisenbahnbetrieb in eigene Hand zu nehmen. Es wurde also durch diese kleinen regellosen Anfänge jene bedeutende Staatsaction eingeleitet, die bereits begonnen und noch grossartige Dimensionen anzunehmen verspricht. Eisenbahnbauten, wie die Arlbergbahn, die Galizische und Böhmisch-Mährische Transversalbahn sind angethan, auf die künftige Verkehrsentwicklung bedeutenden Einfluss zu üben, und die Uebernahme der Kaiserin Elisabeth-Westbahn und der Kronprinz Rudolf-Bahn erwecken bedeutende Hoffnung auf eine rationelle Handhabung der Verkehrspolitik.

Durch die Weise jedoch, wie die Regierung zu der jetzigen Eisenbahnpolitik gelangte, werden diese Hoffnungen wesent-

lich beeinträchtigt. Die Politik von Fall zu Fall, die dabei beobachtet wurde, ist wohl nicht angethan, in einer Richtung zu genügen, wo so viele positive Fragen der Lösung harren, wo man eines klaren Programmes bedarf, welches das Bewegungsmoment zu den Actionen zu bilden hat und welches bereits alle nothwendigen Reformen in sich birgt. Ein willenloses Staatseisenbahnsystem, das nur die mechanischen Functionen übt, ist gewiss schlechter als jedes Privatsystem, welches zum mindesten immer die Tendenz zur technischen Vervollkommnung in sich trägt.

Die Beziehungen der Eisenbahn zum Wohlstand, zum gleichmässigen Genuss der Production, ja zu jedem Zweig des Lebensunterhaltes sind allgemein anerkannt; ihre Wichtigkeit und ihre Doppelrolle als Object der Capitalsverwerthung in Form von Anlagen und Betriebswerthen zugleich verdient bezüglich ihrer finanziellen Bedeutung die eingehendste Beachtung. Als ein wichtiges Mittel der Finanz-, Zoll-, Verkehrs- und äusseren Politik des Staates erfordert sie eine consequente, einheitliche und zweckbewusste Behandlung.

Alle diese bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen in den Vordergrund tretenden Fragen fordern ihre Erledigung; durch sie erscheint dann ausgedrückt, was man mit dem Staatseisenbahnsystem leisten will und leisten kann.

III.

Verkehr und Volkswirthschaft.

(Die wirthschaftliche Function des Verkehrs. — Stellung der Transportkosten zu derselben. — Einfluss auf die Preis- und Werthunterschiede. — Production und Consum. — Approvisionirung. — Zeitersparniss durch die Eisenbahn. — Frage der rationelleren Ausnützung des Eisenbahnwesens.)

Was bei Behandlung verkehrspolitischer Fragen immer in erster Linie steht, sind die volkswirthschaftlichen Angelegenheiten. Der Verkehr als Hauptvermittler zwischen Production und der Verwerthung der Producte erfüllt hiemit die wichtigste Function, indem nicht die Anhäufung von Gütern, sondern die Ausnützung derselben der Zweck jeder Wirthschaft ist.

Bei dem gegenwärtigen Verkehrsusus wird aber die volle Wirkung der letzteren Tendenz wesentlich beeinträchtigt. Es ist ja bekannt, dass jedes irgendwo entstehende Gut für jeden Ort einen anderen Werth besitzt. Statt dass nun hiebei die nivellirende Tendenz des Verkehrs zum Ausdrucke käme, erscheinen diese Werthdifferenzen als relative Gewinnste der Mittelspersonen, der Händler und der Transporteure. Diese und der Producent theilen sich nun jene Gewinnste, mehr nach ihrer Macht als nach ihrer Betheiligung, und das wichtigste Individuum in der Volkswirthschaft, der Consument, hat die Kosten alles dessen zu tragen. Während also bei obiger Manipulation der Verkehr als Zweck behandelt wird, liegt sein Werth einzig und allein in der Erleichterung und Verbilligung der übrigen volkswirthschaftlichen Functionen; während die Preisausnutzung dem Manipulanten das Hauptmotiv zu seiner Belebung erscheint, könnte er nur durch die vollständige Preisnivellirung seine wohlthätigste Wirkung äussern.

Dass man nun den Kaufleuten und Transporteuren so bedeutende Gewinnste gewährt, ist nicht sowohl ein Kennzeichen der Gemeinnützigkeit der Letzteren, als vielmehr ein Zeichen ihrer momentanen Unentbehrlichkeit; der Erwerber und Consument trägt diese Kosten, weil er sie tragen muss, weil ihm kein anderes Mittel zur Erlangung des Nothwendigen zur Verfügung steht.

Eine derartige Belastung ist aber für die Volkswirthschaft von der grössten Tragweite. Es heisst das so viel, als Denjenigen schon von vorneherein beeinträchtigen, von dem die Neuproduction und die Neubewerthung der Güter ausgeht. — Die von Jenem mit billigeren Rohproducten hergestellten neuen Güter werden, ohne in ihrem Gebrauchswerth beeinträchtigt zu sein, den Anderen wieder zur billigeren Verfügung stehen; die in seine Hände gelangenden, für den Consum bestimmten Werthe (Lebensmittel) kommen, in persönliche Güter umgesetzt, dadurch zur rationelleren Ausnützung und sind als wohlfeilere Arbeitskraft ein absoluter Nutzen für die Volkswirthschaft; Genusswerthe endlich unterliegen erfahrungsgemäss einer weit grösseren Consumsteigerung, als die Preisherabsetzung beträgt. Es erscheint daher der Vortheil des Consumenten nationalökonomisch der fruchtbringendste Vortheil, welcher in weit grösserem Masse geschmälert wird, als die Verkehrsmanipulation die Güter belastet. Es ist in Folge dessen jede Ersparniss an den eigentlich unproductiven Umlaufskosten ein directer Nutzen für die Volkswirthschaft.

Aber noch andere Wechselwirkungen der Production machen sich geltend. Die Preisverschiedenheit an den einzelnen Orten ist vornehmlich Folge der verschiedenen Verwerthungsmöglichkeit. Da aber die Tendenz der Handelsthätigkeit hauptsächlich auf Güter mit den grössten Preisdifferenzen gerichtet ist, indem dabei am meisten Handels- und Transportgewinn zu holen, wird dadurch schon die Verwerthungsmöglichkeit des Productes am andern Orte beeinträchtigt; bei jenen Gütern von geringerer Preisdifferenz aber wird sie vollständig wegfallen, da sie an den Ort der bessern Verwerthung gar nicht oder nur sehr spärlich gelangen. Die persönlichen Transport- und Händlergewinnste stehen also in keinem Verhältnisse mit jenen weit grösseren Verlusten für die Volkswirthschaft, welche

durch erstere verursacht werden. Der relative Handels- und Gebrauchswerth bleibt also hinter dem möglichen Werth für die Volkswirthschaft weit zurück.

Mit Obigem im Zusammenhang und von nicht minderer Wichtigkeit ist die Wirkung des Verkehrs auf die Approvisionirung. Lebensmittelpreise waren von jeher Hauptfactor der socialen und wirthschaftlichen Zustände. Die durch den Verkehr ermöglichte Trennung der Erzeugungsplätze der Lebensmittel von den Consumplätzen gestatten jedem District eine bedeutende Individualisirung seiner Thätigkeit. Die Möglichkeit eines ausgedehnten Absatzgebietes der Lebensmittel, billigerer Lebensunterhalt an den Orten der Arbeit, der regulirende Einfluss auf Angebot und Nachfrage, Verhinderung von Mangel und Stauung der Lebensmittel etc., dies sind nur die Hauptresultate der Verkehrserleichterung. Die Consequenzen derselben lassen sich bis in die kleinste Privatwohnung verfolgen, insbesondere in Bezug auf Lebensweise, Gesundheitszustand, Arbeitskraft, Intelligenz und Gesichtskreis.

Welche Rolle die Eisenbahn in allen diesen Verhältnissen spielt, ist augenscheinlich. Der grösste Effect aber, der vor allen anderen zur Geltung kam, war die mittelst der Eisenbahn erzielte Zeitersparniss. Es ist ja genugsam bekannt, welche wichtige Rolle die Zeit im Verkehrswesen spielt. Es ist nicht blos massgebend, wie und wo, sondern auch wann ein Gut zur Verwerthung gelangen kann; zugleich ist das auf dem Gut lastende Capital während der Transportzeit unproductiv, weil das Gut mittlerweile der Ausnützung entzogen ist. Auch drücken die möglicherweise während des Transportes eintretenden Preisschwankungen den Handelswerth des Gutes, was um so schärfer hervortritt, als für bedeutendere Zeitabschnitte das Handelsrisico ein grösseres wird; endlich herrscht während der Transportzeit am Orte des Bedarfes entweder relativer Mangel, der sich mittlerweile in höheren Preisen ausdrückt, oder es tritt eine Beschränkung der Production ein, wodurch also schon von vorneherein der volkswirthschaftliche Nutzen des Herbeigebrachten beeinträchtigt wird.

Alle diese unliebsamen, in Folge des Zeitverlustes auftretenden Erscheinungen wurden durch den Eisenbahnverkehr

in ihren Wirkungen möglichst reducirt, und vornehmlich darauf gründet sich der grossartige Aufschwung, den seither das Verkehrswesen genommen.

Letztere Wirkung im Verein mit der früher angedeuteten war weitaus genügend, die Welt für ein halbes Jahrhundert zu befriedigen; ja die Vortheile waren so gross, dass sie trotz Tausender von Parasiten einen staunenswerthen Aufschwung auf jedwedem Gebiet ermöglichten. Jetzt aber, wo sich die Verhältnisse dementsprechend entwickelt haben, sind wir wohl am Ende dieses Aufschwungs. Die im gegenwärtigen Verkehrsusus eingerissenen Missbräuche, vereint mit Krisen mannigfacher Art, beschleunigten das Herannahen jenes Zeitpunktes, in dem die Frage einer rationelleren Ausnützung des Eisenbahnwesens eine dringende wird.

Hauptaufgabe der Eisenbahnpolitik ist also das Streben, den Nutzen des Eisenbahnwesens für die Volkswirthschaft zu einem Maximum zu gestalten. Zunächst bieten sich zur Erreichung dieses Zieles die schon oft besprochenen Mittel: Behandlung der Güter nach ihrer volkswirthschaftlichen Bedeutung und umfassende Ermässigung der Verkehrskosten.

Was der Anwendung dieser einfachen Mittel entgegenstrebt, ist das speculirende Capital.

IV.

Verkehr und Capital.

(Gestaltung der Angelegenheit in Frankreich. — Kampf des Capitals gegen die Eisenbahnverstaatlichung. — Finanzpolitische Erörterungen hierüber. — Sonderstellung der Eisenbahnfrage.)

Am heftigsten und interessantesten gestaltete sich der in Rede stehende Interessenstreit in der Metropole der modernen Capitalsmanipulation, in Paris.

Als Freycinet und Allain-Targé die „Verstaatlichungsaction" begannen, entstand eine heftige, jedes weitere Vorgehen hemmende Gegenströmung. An der Spitze derselben stand die erste Capacität im Finanzwesen und der Tribun der Pariser Capitalisten, Leon Say.

Im Gegensatz zu anderen Ländern, wo man in derartigen Angelegenheiten dem Publicum Sand in die Augen streut und durch allgemein acceptirte Schlagworte dem Disput über Capitalangelegenheiten auszuweichen sucht, nahm dort das Capital ganz offen den Kampf gegen die Staatsaction auf. Es ist damit der Eisenbahnfrage eine neue Seite abgewonnen, und die dabei producirten Argumente erwecken für jeden Fall bedeutendes Interesse.

Vor Allem, heisst es, wurde durch die fortschreitende Verstaatlichung der Eisenbahnen das Capital schwer geschädigt. Die Folgen davon seien aber von so weittragender Natur, dass indirect alle Kreise davon betroffen würden. Man entziehe durch einen solchen Act die grossen in den Eisenbahnwerthen fruchtbringend angelegten Capitalien der Ausnützung durch das Volk. Der Geldmarkt, durch Staatstitres ohnehin schon zu sehr über-

schwemmt, wird durch neue Staatspapiere nur noch unempfindlicher und schwerfälliger, und hiedurch der Werthverkehr sehr beeinträchtigt. Zugleich würden die Capitalien zu sehr vom Gebiete des reellen Werthverkehrs gedrängt und die Finanzkreise einer Hauptstütze beraubt, was eine Schädigung des Börsencredites bedeutet. Der Geldmarkt, dieses „Sicherheitsventil des öffentlichen Verkehres", verliere dadurch schon an Leistungsfähigkeit für öffentliche Interessen, indem er auf den vertrauenswürdigsten und lebenskräftigsten Compagnon verzichten müsste. Aus der relativ grösseren Unsicherheit des Geldmarktes entspränge dann ein höherer Zinsfuss für Speculationswerthe; da aber diese durch Entziehung der Eisenbahnwerthe an Leistungsfähigkeit verlieren, würde sich also die Unmöglichkeit eines höheren Zinsfusses in einem Sinken aller Bankwerthe äussern. Die Geldbeschaffung, eine absolute Nothwendigkeit bei den gegenwärtigen Dimensionen der Weltwirthschaft, würde dadurch schwieriger und kostspieliger, und selbst einem Appell des Staates könnte nicht mehr mit der bisherigen Coulance entsprochen werden. —

Es ist unbestreitbar, dass eine Verstaatlichungsaction an einem Geldmarkt nicht spurlos vorübergehen wird. Die dabei in Betracht kommenden Summen sind zu bedeutend, als dass eine Veränderung der Verwerthungsmöglichkeit derselben nicht derartige Folgen nach sich ziehen würde; sie repräsentiren in Frankreich einen Werth von über zehn Milliarden Francs, in Oesterreich fast zweieinhalb Milliarden Gulden.

Obige Argumente sind aber zu sehr einem speciellen Geschäftsgeiste entsprungen, als dass sie mit Rücksicht auf allgemeine Verhältnisse stichhältig sein könnten. Sie sind vielmehr Argumente von Leuten, denen Banquiergewinnste und Banquierspesen als Hauptzweck des Geldverkehres erscheinen. — Speculationsmöglichkeit ist aber keine Bedingung zur Capitalsausnützung. Der aus der Speculation entspringende Gewinn ist nur eine Folge des Besitzwechsels, der durch Ausnützung von Privatverhältnissen oder momentanen Anschauungen hervorgerufen wird. Der Volkswohlstand wird aber durch solche Operationen nicht im günstigen Sinne beeinflusst, zum mindesten nicht gehoben, da keinerlei Wertherzeugung oder -Erhöhung

eintritt. Ein Schwerfälligerwerden des Geldmarktes würde sich also höchstens in einer geringeren Zahl von Schlüssen auf der Börse äussern, ein Werth würde weniger oft in die Hand eines andern Besitzers übergehen. Dies haben dann wirklich nur die Speculanten zu bedauern, und darüber kann man ruhig hinweggehen.

Was die Creditschädigung des Geldmarktes anbelangt, dürfte man eine derartige Erscheinung eher begrüssen als vermeiden. Durch die verlockenden Speculationsgewinnste fliessen demselben so viele Capitalien zu, dass er überbürdet und zu allerlei krankhaften Massnahmen gezwungen ist; für die weniger lucrativen Anlagen hingegen sind die Capitalien unzugänglich oder nur vertheuert und durch zweite oder dritte Hand erreichbar. Es wird also hiedurch weder billige Production gefördert, noch die billige Geldbeschaffung für nothwendige Anlagen (z. B. Hypotheken) erleichtert. Auch Verkehrsanstalten unterliegen auf diese Art einem höheren Zinsaufwande, und dieser muss wieder durch den vertheuerten Verkehr gedeckt werden.

Man hätte also die Einschränkung des Speculationsumfanges durchaus nicht zu bedauern. Wenn man aber nur solche Folgen zu fürchten hat, dann entziehe man ruhig die Eisenbahnwerthe der Speculation.

Die Spiegelfechterei muss natürlich sofort offenbar werden, wenn man bedenkt, dass es das erste Mal wäre, dass die Börse für einen wirklich volkswirthschaftlichen Nutzen einträte. Sie will einfach mit allen möglichen Mitteln ihre bisherige Position behaupten. Der Verlust der Herrschaft über die wirklich gewinnbringenden Effecten allein wäre ihr schon ein grosser Schaden. Woraus sie aber nicht minderen Gewinn zieht, ist die Verwaltung dieser Unternehmungen; es bieten sich dabei ja so unendlich viel Gelegenheiten, für den eigenen Sack zu arbeiten. — Wären es nur Bankwerthe oder ausschliesslich Capitalangelegenheiten, so hätten dies die Herren selber unter sich auszumachen. Jeder ist Herr in seinem eigenen Haus. Aber hier gerathen jene Privatintentionen mit den Lebensbedingungen des Volkswohlstandes in offene Collision. Transportanstalten

stehen ausschliesslich im Dienste der Oeffentlichkeit und, abgesehen von jeder möglichen Unehrlichkeit, vertragen sie nicht einmal den von Actiengesellschaften immer eingenommenen gewerblichen Standpunkt, nämlich das Bestreben nach möglichst grösstem Gewinn ohne Rücksicht auf andere öffentliche Zwecke. Das producirende Capital geräth hiedurch in vollständige Abhängigkeit vom „transportirenden" Capital, und der Zins, den letzteres beansprucht, fliesst bei Weitem nicht allein aus der Capitalnutzung, sondern aus der Nutzung der durch das Eisenbahncapital beherrschten Productionsverhältnisse.

Die letztere Erscheinung ist für die Transportunternehmungen charakteristisch und erfordern dieselben deshalb eine Sonderbehandlung. Die Speculanten in den verschiedenen Industriezweigen (Industrie-Actiengesellschaften) erfreuen sich auch einer dominirenden und einträglichen Stellung, aber abgesehen davon, dass sie der in- und ausländischen Concurrenz auf demselben Gebiete unterworfen sind, so lange sie nicht durch grosse Fusionen entscheidenden Einfluss auf die Zollpolitik und Rohproductenpreise gewinnen (doch davon ein andermal), so produciren sie wenigstens, und ihr Gewinn ist summarisch den Leistungen proportional. Der Gegensatz zu den Eisenbahncapitalien wird hiedurch augenscheinlich; während dort der steigende Gewinn eine Zunahme des Volkswohlstandes bedeutet, erscheint hier jede Gewinnstvermehrung als ein Abbruch vom Volksvermögen; während dort der Gewinn durch volkswirthschaftliche Verhältnisse, Concurrenz und Marktpreise regulirt wird, ist er hier mehr oder weniger Folge der Willkür, welche von letzteren Factoren nur sehr unbedeutend beeinträchtigt wird. Namentlich die Concurrenz, welches Schlagwort so viel von sich reden macht, verfehlt in Eisenbahnangelegenheiten vollständig ihre Wirkung. Die Eisenbahn kann in Folge ihrer unglückseligen Disposition nicht gut von gleichen Unternehmungen mit Erfolg bekämpft werden, und darauf gründet sich auch hauptsächlich die souveräne Herrschaft derselben.

Ist aber diese Herrschaft mit Privatmitteln auch schwer anfechtbar, so wird sie hiedurch noch lange kein Recht! Als das Eisenbahnwesen im Entstehen begriffen war, zeigte es sich

natürlich bald als bequemstes Speculationsobject. Der Verkehr war entweder bereits vorhanden oder bildete sich von selbst heraus; der Unternehmer brauchte sich diesbezüglich gar nicht zu echauffiren, da die Tendenz der Verhältnisse ohnehin zum Verkehr neigte. Der Genuss des Eisenbahnnutzens für die Unternehmer ist also ein ähnlicher, wie jener der Wasserkraft, wozu man nur entsprechender Vorrichtungen bedarf, um dieselbe privaten Zwecken dienstbar zu machen. In Bezug auf menschliche Thätigkeit kann aber doch nicht analog wie beim Wasserrecht vorgegangen werden. Die Kraft des Verkehrsstromes, hervorgerufen durch die Kraft arbeitender Hände, darf keiner Beeinträchtigung oder Hemmung von Seite ruhender Hände unterliegen; er käme dadurch in Gefahr, im Sande zu verlaufen, was alle seine Zwecke und Vortheile illusorisch machen würde.

Nach dem bisher Gesagten ist die Rolle, welche das Privatcapital in Verkehrsangelegenheiten spielt, genugsam präcisirt. Es erscheint durch die bisherige Manipulation die Verkehrsausnützung als Beherrschung des Producenten und Consumenten durch unproductives Capital. Der Actionär erntet also neben seinen Capitalszinsen noch Industriegewinn, ohne selbst Industrieller zu sein. Und was endlich ein dauerndes Recht der Verkehrsausnützung anbelangt, so ist darüber der Streit schon längst entschieden. Der Verkehr, von Natur aus ein öffentliches Recht, darf nicht zum ausschliesslichen Privatrecht gemacht werden; was über den mässigen Zins des absolut nothwendigen Anlagecapitals hinausgeht, ist Usurpirung. Auf jenen Bahnen also, die zu kostspielig veranlagt sind, wäre der Verkehr für immer schwer belastet und insonderheit jene Linien mit Dividendenerträgniss das Nutzobject von Parasiten, Leuten, die ohne Verdienst leben.

Die Intentionen des Actienwesens gerathen demnach zu häufig mit den Verkehrserfordernissen in Collision, als dass man von ihnen eine erspriessliche Weiterführung der Angelegenheit erwarten dürfte.

V.

Privateisenbahn und Staatseisenbahn.

(Der Streit zwischen den Anhängern dieser beiden Systeme. — Versuch der Beweisführung für die Zulänglichkeit des Privatsystems. — Lücken und Mängel dieser Beweisführung. — Schwierigkeit einer staatlichen Controle des Privatsystems. — Lösungsversuch auf anderem Wege. — Uebergang zum Staatseisenbahnsystem. — Bedenken gegen den Staatseisenbahnbetrieb. — Erwägungen der diesbezüglichen Momente. — Tarif- und Zollfrage. — Personalfrage. — Relative Lösbarkeit. — Constitutionelle Natur des Staatseisenbahnsystems. — Ziele eines Staatseisenbahnbetriebes.)

Im vorigen Capitel wurde unsere Streitsache als vornehmlicher Theil der Actiengesellschafts-Frage behandelt. Es wurde angedeutet, wie unvermittelt dabei Production und Speculation einander gegenüberstehen, und wie letztere oft dort als täuschendes Surrogat eine ausschliessliche Rolle spiele, wo nur erstere in objectiver Entfaltung, im harmonischen Zusammenhange mit der übrigen Wirthschaft die entsprechende erwartete und nothwendige Wirkung üben könne. Es wurde auch auf jene Ziele hingewiesen, die immer als oberste Verkehrszwecke anzustreben seien und wie wenig dieselben bei Behandlung der Eisenbahnfrage im Auge behalten worden.

Die ersten Ursachen der Behandlung der Frage auf dem Continent waren ja die acuten Erscheinungen am Effectenmarkte, und erst nach und nach gewann man die Ueberzeugung, dass die eigentliche Gefahr für den Verkehr von Seite der lucrativsten Linien drohe, und dass man vornehmlich den Angriff auf diese sehr gut accreditirten und wohlconsolidirten Unternehmungen richten müsse. Es wurde aber dadurch auf der anderen Seite eine so nachdrückliche Machtentfaltung angeregt, dass es nur sehr schwer war, den reformatorischen Ideen Ein-

gang zu verschaffen. Die bedeutendsten Eisenbahnpraktiker, Finanzmänner und Fractionspolitiker reichten sich die Hand, und diesen stand nur eine sehr kleine Zahl von Nationalökonomen und Privatgelehrten gegenüber, denen oft nicht einmal irgend welche Fachpraxis zur Verfügung stand, um die gewagtesten und willkürlichsten Behauptungen widerlegen zu können. Jene wussten auch sehr bald eine bedeutende Zersplitterung und Unklarheit in den Anschauungen zu bewirken, so dass bald die speculative und dialectische Behandlungsweise den Ton angab.

Durch hundert kleine Gründe einen grossen aus dem Felde schlagen, einen nachhaltigen Impuls durch hundert in den Weg geworfener Hindernisse in seinen Wirkungen hemmen zu wollen, diese Methode kann auf die Dauer doch nicht vorhalten. Nichtsdestoweniger ist sie aber von den Stimmführern bei Behandlung dieser Frage mit vielem Glücke angewendet worden, und es gelang wirklich, die Discussion auf die ihnen beliebigen Gebiete zu lenken und die Ziele der Lösung zu verrücken.

Michaelis, an dialectischer Gewandtheit so ziemlich allen seinen Genossen und Gegnern überlegen, war wohl seinerzeit der glücklichste Verfechter des Privatsystems. Seine Behauptung, dass das Privatsystem, wie es ist, zweckentsprechend sei und die beste Gewähr für eine freiheitliche Entwicklung des Verkehrswesens biete, war geradezu verblüffend. Auf die List'schen Argumente von der freien Concurrenz sich stützend, wusste er in scharfsinnigen Auseinandersetzungen dieselben dem Verkehrswesen zu accomodiren und so einen Theil der Freihändler auf seine Seite zu bringen.

Schon im Concessionsverfahren sei nicht jene Willkürlichkeit, die man demselben vorwirft. Man habe ja die Wahl unter den verschiedenen Concessionswerbern, und eine zweckbewusste Regierung werde immer Denjenigen bevorzugen, welcher die meisten öffentlichen Vortheile verbürge. Bezüglich des Betriebes wird weiter behauptet, dass ja doch jede Regierung die Manipulationsfreiheit der Verkehrsunternehmung nach Erforderniss einschränken könne, wodurch jenem Vorwurf von der unbeschränkten Herrschaft begegnet werden kann. Auch wenn im Weitern, heisst es, kein regulirender Einfluss geübt

werde, so reguliren sich die Verhältnisse von selbst. — Kein Verkauf sei willkürlich; die Rentabilität des in einer Verkehrsunternehmung steckenden Capitals stütze sich nur auf den Verkauf von Verkehrsleistungen; man wird also nur so viel fordern dürfen, als man bekommen kann. Dies heisst man dann die „Concurrenz, welche die Unternehmung sich selbst macht", und diese genüge, um die wirthschaftlich erspriessliche Function einer Eisenbahn zu sichern. Auch sei es ja im Interesse der Unternehmung gelegen, den Verkehr so viel als möglich zu beleben; die Tarifermässigung, als einfachstes Mittel zum Zweck, werde deshalb von selbst zur Nothwendigkeit, und das eigene Interesse der Gesellschaft falle deshalb mit dem volkswirthschaftlichen Verkehrsinteresse zusammen. Und sollte auch durch diese in der Natur der Sache liegenden Thatsachen noch nicht Alles erreicht sein, so träte ein weiteres Moment in den Vordergrund: die Concurrenz der einzelnen Gesellschaften. Jede Transport-Unternehmung werde den Verkehr auf ihre Linie zu lenken suchen, sie müssten sich insgesammt also in Concessionen an die Versender gegenseitig überbieten und so die Transportpreise auf das geringste zulässige Niveau herabdrücken.

Hand in Hand mit obiger Anschauung und theilweise als eine Folge derselben wird die Eisenbahn-Bauthätigkeit der Privatunternehmungen gerühmt und mit grosser Bestimmtheit ausgesprochen, dass von Seite des Staates gewiss nicht so viele Eisenbahnen gebaut worden wären; und wenn auch manche derselben ihren Zweck nicht erfüllen, so sei doch, abgesehen von dem beim Bau erzielten Industriegewinn, eine Eisenbahn mit mangelhaften Leistungen besser als gar keine. Es seien überhaupt die Vorwürfe, die man gegen die Privatverwaltung der Eisenbahnen vorbringt, entweder ganz improvisirt oder doch sehr übertrieben. Bis zum Ueberdrusse sei ja schon Alles vorgebracht worden, ohne dass man etwas evident Besseres hätte vorschlagen können. Zum Schlusse seien es immer und immer „Eigennutz und Selbstsucht", was man als Hauptvorwürfe gegen die Unternehmungen vorbringt, ohne dass man bedacht hätte, wie weit dieselben eigentlich in Folge der Gesetzgebung gehen dürfen. Eine Privatunternehmung könne sich

durchaus nicht so selbstständig und willkürlich bewegen, wie immer declamirt wird; eine Actiengesellschaft sei ja doch nichts anderes als eine staatlich regulirte Unternehmung für gemeinwirthschaftliche Functionen, eine delegirte öffentliche Körperschaft, die durch die diesbezüglichen Gesetze gerade so gut in den Apparat der gesellschaftlichen Thätigkeit eingereiht ist, wie jede andere Function. Sei aber nicht Alles so regulirt, als es das öffentliche Wohl erfordert, sei der gelassene Spielraum zu gross, so könne man in erster Linie den Vorwurf nicht gegen die Gesellschaften schleudern; alle unliebsamen Erscheinungen sind dann nur die Folge mangelhafter Gesetzgebung.

* * *

Die Lücken und Mängel obiger Beweisführung sind augenscheinlich. Es war auch nur in der Zeit der eisenbahnpolitischen Parteigängerei möglich, dass sie sich einige Zeit eines bedeutenden Anhanges erfreute. Jetzt ist man bereits grösstentheils anderer Ansicht geworden.

Vor Allem das Argument bezüglich des Concessionsverfahrens. Dasselbe ist auf die Voraussetzung basirt, dass immer mehrere Concessionswerber für eine Linie vorhanden wären. Abgesehen davon, dass diese Voraussetzung nur in sehr seltenen Fällen zutrifft, wie kann man wohl von den so vielfach beeinflussten und viel geschmähten Regierungen eine fachgemässe Beurtheilung erwarten? Wird nicht eben von denselben Stimmen die Fähigkeit der Regierung in Eisenbahnangelegenheiten bestritten? Und wie weit ist denn bei der Concession schon eine Einschränkung der Manipulation möglich! Es können höchstens die gegenwärtigen Erscheinungen die Basis dafür bilden. Wie kann man ferner bereits Verhältnisse berücksichtigen, die sich erst im Verlauf des sich entwickelnden Verkehrs herausbilden können? Dann bezüglich der Betriebsmanipulation. Die Regierung ist ja mit dem sich nun entwickelnden Verkehr in keiner directen Berührung, um entdecken zu können, was für Production und Consumtion erspriesslich, wünschenswerth und erforderlich wäre; die

Regierung gelangt immer erst zur Kenntniss der Verhältnisse, wenn dieselben bereits ungesunde geworden, und ist deshalb ausser Stande, das Ungesundwerden von vorneherein zu verhindern. Die Möglichkeit einer Initiative hiezu läge bei den Unternehmern; diese wollen aber gerade von solchen „Ungesundheiten" leben. Durch die bei der Concession ausbedungenen Vorbehalte kann also höchstens für die Gegenwart, nur sehr selten aber auch für die Zukunft gesorgt werden.

Das interessanteste Argument ist jedenfalls die „Concurrenz, welche eine Unternehmung sich selbst macht"; man lässt die Unternehmer da im eigenen Fleische wühlen, und stellt sie dann als Sklaven der Oeffentlichkeit hin. Gerade hierin zeigt sich aber die speculative Verve der Stimmführer am meisten. Die gewöhnlichen Preisgesetze des Angebotes und der Nachfrage sind hier doch nur in sehr modificirbarer Form geltend, einfach deshalb, weil kein Verkehrsmarkt, d. h. kein Markt für Verkehrsleistungen existirt. Der geforderte Preis wird vielleicht relativ niedrig sein, aber gewiss nicht der niedrigste, der gefordert werden kann.

Die Tarifermässigung unterliegt deshalb ganz anderen Gesetzen, als die gewöhnliche Preisregulirung. Eine Tarifermässigung wird nur bis zu jener Grenze vor sich gehen, welche sich zwischen den wirthschaftlichen und den Unternehmungs-Interessenten von selbst zieht. Da aber die Verkehrsunternehmer tonangebend sind, werden sie nur so weit gehen, bis ihr Unternehmen die lucrativste Ausnützung gewährt. Böte also auch eine weitere Ermässigung weitere Vortheile für Production und Consumtion, so wird sie einfach deshalb vermieden, weil dem Erträgniss des Eisenbahn-Capitals dadurch Eintrag geschehen würde. Dass bei einer fortwährenden Herabsetzung der Tarife das Interesse des Verkehrsunternehmers endlich an einem gewissen Punkt das Maximum erreicht, von dem abwärts dann das Erträgniss immer ein kleineres wird, ist ebenso unbestreitbar, als das grösste Interesse der übrigen Betheiligten in auf Null herabgesunkenen Tarifen liegen würde. Dass solche „Null-Tarife" himmelweit verschieden sind von jenen, die dem Eisenbahn-Capital die beste Ausnützung gewähren, ist einleuchtend, und eben des-

halb erscheinen Volkswirthschaft und Eisenbahnwirthschaft von diesem Punkte ab in Widerspruch.

Dieses Moment in obiger Auffassung ist noch nirgends genügend hervorgehoben worden; es birgt aber doch nach meiner Ueberzeugung den Angelpunkt zur Preisregulirung überall dort, wo nicht Staat oder Concurrenz Einfluss üben. Es wird sich also überall von selber eine Grenze für das Rentabilitäts-Maximum des Eisenbahn-Capitals ziehen, über welche hinaus eine Erniedrigung des Preises keine entsprechende Steigerung des Verkehrs mehr hervorruft. Dieser Grenze der Tarifermässigung nähert man sich aber um so schneller, als in bereits stabilen Culturverhältnissen der Verkehr durchaus nicht mehr, wie behauptet wird, im quadratischen Verhältnisse der Ermässigung zunimmt*), sondern sich auch sehr rasch oft einer stabilen Grenze nähert (besonders beim Zwischen- und Transitverkehr), so dass jede weitere Ermässigung sehr bald als ein Abbruch am Eisenbahn-Capital-Erträgniss erscheinen würde. Aber gerade dann ist eine Ermässigung von wohlthätiger Wirkung, da sie sich so äussert, wie eine Ersparniss an Productionskosten, ohne dass aber dabei eine Lohnerniedrigung stattgefunden hat.

Besonders viel hat man sich seinerzeit von der Concurrenz verschiedener Unternehmer in der Transportvermittlung versprochen. Man hat damit seinerzeit viel Lärm in der Welt gemacht; sie hat aber mehr Unheil als Gutes gestiftet, viele Capitalien verschlungen, um sich zuletzt als pure Illusion zu erweisen.

Eine solche Concurrenz kann nur in den Knotenpunkten der Linien eintreten, während die übrigen Strecken von ihr

*) Nach der Theorie wächst die Absatzfähigkeit eines Gutes im quadratischen Verhältniss zur Kostenermässigung des Transportes; die dabei im linearen Sinne wachsenden Transportentfernungen sind als Radien des das Absatzgebiet vorstellenden Kreises zu denken, dessen Fläche quadratisch mit dem Radius zunimmt. Hiebei ist aber nicht berücksichtigt, dass diesem Wachsen der Absatzfähigkeit durch die auch von anderen Orten angestrebte Kostenermässigung sehr bald eine Grenze gesteckt wird und überhaupt auch durch die nur in einigen wenigen Richtungen laufenden Eisenbahnlinien die Kreisgestalt des Absatzgebietes wesentlich modificirt ist.

unberührt bleiben. Die dadurch entstandenen abnormen Differential-Tarife gelangen nicht zum Genuss der Allgemeinheit, denn sie unterliegen schon in Folge ihrer Ausnahmsstellung und ihrer beständigen Variabilität nur der momentanen Ausnützung Einzelner. Von gleichem problematischen Werthe sind die Ausnahmstarife und das Refactiewesen, indem dabei wieder nur der Einzelne dem Verkehrsunternehmer gegenübersteht und er durch diese Abmachungen, deren Nutzen sich beide theilen, nur in seinem eigenen Wirkungskreis monopolisirt wird.

Und was war denn die Folge einer dauernden Concurrenz zweier Gesellschaften? In England und Frankreich Fusionen; in Deutschland und Oesterreich vornehmlich Verbände, geheime Rückvergütung und friedliche Verkehrstheilung. In jedem derartigen Falle hat aber der Verkehr die Capitalszinsen zweier Bahnanlagen zu decken, wo schon eine Linie genügen würde. Der schwerfällige Apparat einer solchen Concurrenz involvirt also schon das Ungesunde derselben.

Dass nun eine Eisenbahnbauthätigkeit, die durch obige Ziele angeregt wurde, wenig haltbare Erfolge aufzuweisen haben wird, liegt schon im proponirten Zweck der Linien. Aber abgesehen von jenen Bauten, die schon im Krankheitszustand in die Welt getreten sind, birgt die private Bauthätigkeit im Eisenbahnwesen noch andere organische Fehler. — Die Bauunternehmer hängen in ihrer Unternehmungslust von der jeweiligen Lage des Geldmarktes ab, und diese kommt nur in Speculationszeiten periodisch in Gang. Auf diese Art wird sich das Eisenbahnnetz nur sprungweise entwickeln. Es wird wohl behauptet, dass eine solche „sprungweise Entwicklung" keinen nachweisbaren Nachtheil für die Volkswirthschaft involvire. Durch den Geschäftsdrang des Augenblickes ist aber die Wahl der Objecte (abgesehen von der gefährlichen Macht der dabei in's Spiel kommenden Privatinteressen) gewiss eine viel oberflächlichere, und ein solches sprungweise entwickeltes Netz wird deshalb ganz anders gestaltet sein, als ein unter den natürlichen Bedingungen nach und nach entstandenes.

Wenn also in solchen Perioden durch missverstandene Schlagworte, unreelle Absichten, Oberflächlichkeit der Beur-

theilung manche Incorrectheiten unterlaufen, so liegt aber doch der Hauptschaden in den in solchen Perioden herrschenden Credit-, Geld- und Productionsverhältnissen. Die lebhafteste Eisenbahnbauthätigkeit fiele dann immer in eine Zeit, wo jede Action in Folge des Geldüberflusses am kostspieligsten ist. Die Grundeinlösung, die Arbeitsleistung, die Beischaffung der nöthigen Industrieproducte werden viel bedeutendere Summen fordern. Diese Summen sind allerdings (wohl auf Grund eines durch die Speculation hinaufgetriebenen Zinsfusses) in solchen vom Optimismus getragenen Zeiten viel leichter aufzubringen, als weit geringere Capitalien in Zeiten ruhiger Ueberlegung; sie stecken aber dann doch für die Zukunft in ihrem ganzen Umfange in der Unternehmung und bilden die Basis für die Rentabilitäts-Bestrebungen.

Und wenn auch wirklich die Unternehmer von ganz reellen Bestrebungen geleitet werden, so sind diese doch nicht geeignet, auf dem ganzen Gebiete der Verkehrserfordernisse zu genügen; nicht dort ist immer eine Eisenbahn nöthiger, wo sie billiger zu bauen oder wo ein besseres Betriebsergebniss in Aussicht steht. Auf dieses Gebiet aber werden die Privatunternehmungen den Verkehsintentionen gewiss nicht folgen.

Zum Schlusse versuchten die Wortführer nun gar noch das Actienwesen zum Zwecke des Privatbahnwesens weiss zu waschen; man ist fast soweit gegangen, das Actiengesellschaftswesen als für das Verkehrswesen ganz besonders passend hinzustellen. Die Gesetzgebung beschränke sie (leider) ohnehin sehr in ihrer Thätigkeit und was sie unternähmen, geschähe vollständig auf dem Boden der Legalität. Man vergisst hiebei wohl, wie sich Actiengesellschaften von jeher an der Grenze der Gesetzmässigkeit bewegt haben, wie gerade von ihnen Alles, was nicht verboten, als erlaubt angesehen werde, und wie eine solche Gebarungsmöglichkeit gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens, wo noch so viele strittige Rechtsnormen existiren, wo hauptsächlich die Interessen Anderer als die der Unternehmer die bedeutendsten sind, unheilvoll werden kann.

Aus den bisherigen Erörterungen geht wohl genugsam das Speculative und die Hinfälligkeit obigen Argumentes her-

vor. Aber noch eine Frage: Man spricht als die Gewährleistung für die öffentlichen Interessen von einer Delegirung der Unternehmungen. Wer hat sie denn delegirt? — In den meisten Fällen sie sich selber!

Der listigste Schachzug, den die Wortführer des Privatsystems nur thun konnten, war jedenfalls, die von Seite des Staates mangelhafte Controle und die lückenhafte Eisenbahngesetzgebung hervorzuheben und besonders sie als Hauptursache aller incriminirten Mängel hinzustellen.

Es sei bisher nicht untersucht worden, ob, wenn irgendwo ein Mangel des Privatwesens zu Tage trat, derselbe nicht etwa auf unzureichende Regulirung seitens der Staatsgewalt zurückzuführen sei, und sie erkennen, wie sie behaupten, ja selbst nur die Privatunternehmung als vollständig im Sinne der öffentlichen Interessen regulirtes Institut an. Man dürfe deshalb von der factischen Privatverwaltung mit ihren unbefriedigenden Resultaten nicht unmittelbar auf die Nothwendigkeit des Staatsbetriebes schliessen, sondern man habe vorher zu erwägen, ob nicht bei entsprechender Regulirung der Privatunternehmungen derselbe Effect zu erreichen wäre.

Diese Wendung ist jedenfalls eine sehr scharfsinnige; sie fordern damit von den Gegnern jene principielle Lösung, die ihnen zur Vertheidigung ihrer Sache zu erbringen nicht möglich war. Sie sagen mit anderen Worten: konnten wir nicht beweisen, dass unser System im Princip das Richtige ist, so beweist Ihr uns aber gleichfalls nicht, dass es im Princip das Unrichtige ist oder dass das Eurige die richtige Lösung involvirt. Sie verlangen also eine Lösung in abstracto, welche Bestrebung aber die ausschliessliche Ursache der bisherigen Resultatlosigkeit des langjährigen Streites war. Konnte aber diese Frage auch bisher nicht principiell entschieden werden, so spielt sie deshalb noch immer die Rolle einer Zweckmässigkeitsfrage. Wir sind damit eben so weit, wie mit den meisten politischen Erscheinungen und Systemen; bei diesen entscheiden vorwiegend immer die concreten Umstände der Zeit und des Ortes.

Näher liegt indess die Untersuchung, wie weit die staatliche Controle bei den gegenwärtigen Verhältnissen zu gehen vermag.

Das mangelhafte Concessionswesen ist es, auf welches bei Fehlern in der Anlage die ersten Angriffe gerichtet sind. Man verlangt von der Regierung eine genauere Kenntniss des Ortes, der Localverhältnisse und der Sachlage, als von den Unternehmern! Nach meiner fachlichen Ueberzeugung ist die genaue Kritik eines Projectes eine fast umfangreichere Arbeit als die Ausarbeitung des Projectes selbst. Man müsste bei den allerersten Dispositionen beginnen und selbstständig jeden Factor gegenüber der Möglichkeit anderer Factoren prüfen, ohne sich von den gegebenen Propositionen irre führen zu lassen, denn gerade die Labilität der Motive und die vielfachen technischen Lösungsmöglichkeiten geben Voreingenommenheiten und principiellen Anschauungen einen grösseren Spielraum und lassen Irrungen als sehr menschlich erscheinen.

Und dann erst die Vorschriften für die Individualisirung des Betriebes, in welchem sich die Consequenzen der Anlage mit den Verkehrserfordernissen der Gegend compensiren sollen! Wie will man endlich die von den Gesellschaften zu gewissen Zwecken durchgeführten rechtskräftigen Fusionen, oder die vollständig auf rechtlicher Basis geschlossenen Verträge der Meistbegünstigung, der Gütertheilung, der Rückvergütung etc. verhindern? Machtsprüche könnte die Regierung allerdings thun, aber ich glaube, dass dann gerade solche vom judiciellen Standpunkt weit mehr angefochten werden könnten, als obige Privathandlungen. —

Wer will sich überhaupt in die unberechenbare Masse von Möglichkeiten vertiefen, um von vorneherein dieselben in eine gewisse Anzahl von Paragraphen zusammenfassen zu können! Es ist jedenfalls ein schönes Wort, welches da sagt, „der Tariffestsetzung dürfe nicht mehr Spielraum gegönnt sein, als um den „„Preisgesetzen des Verkehrs““ zu gehorchen“. Dabei hat man aber vergessen zu sagen, welches diese Preisgesetze eigentlich sind. Die bisherigen Normen wird man doch nicht als Gesetz hinstellen wollen; die Selbstkosten für die Beförderung der Gewichtseinheit auf der Längeneinheit können gewiss nicht als Basis angenommen werden, da eben diese Selbstkosten von den verschiedensten Factoren abhängig sind. Abgesehen von der Qualität des Gutes und seinem Gewichtsverhältniss zur

todten Last, vermindern sich diese Kosten mit der zunehmenden Verkehrsintensität, der Transportweite und der zu befördernden Masse in noch nicht genau festgestellten Verhältnissen. Es ist aber noch gar keine ausgemachte Sache, ob diese vom eisenbahnwirthschaftlichen Standpunkte aus jedenfalls richtigen Erwägungen mit den volkswirthschaftlichen Forderungen in gleichmässige Uebereinstimmung zu bringen sind. Dabei werden aber noch gar nicht die Geldverhältnisse, die Administrationsweisen, die Steigungs- und klimatischen Verhältnisse berücksichtigt, welche Einflüsse die Selbstkosten noch sehr wesentlich modificiren. — Und da verlangt man von der Regierung, dass sie selbstständig legislatorisch in diese Verwirrung eingreifen solle, damit jeder Partei ihr Recht geschehe! Man erwartet also von ihr, um das Privatsystem zu halten, die correcte und erspriesslichste Lösung aller strittigen und schwierigsten Fragen, von jener Regierung, der aber in einem Athem dieselben Herren die Fähigkeit absprechen, eine Eisenbahn administriren zu können!

Wie weit nun eine Regierung dieser ihr zugemutheten Aufgabe zu entsprechen vermag, darüber wage ich kein Urtheil zu fällen, obwohl ich mich immer vergebens gefragt habe, wie sie denn oberste und verantwortliche Controle üben könne, nachdem sie nicht auf Grund eigener Erfahrung und selbstständiger Praxis urtheilen kann und mit den massgebenden Verhältnissen nur in sehr mangelhaftem Contact steht. Sie gelangt immer erst zur Kenntniss der Thatsachen, wenn dieselben schon entstanden sind oder ihre Wirkung schon geübt haben, und erhält sie immer erst aus zweiter Hand; man schafft eben noch immer keine competente staatliche Instanz durch Engagirung von tüchtigen Privatbeamten, da diese dadurch momentan in die Nothwendigkeit versetzt werden, ihren bisherigen Wirkungskreis zu beurtheilen, eventuell zu verurtheilen. Von einer staatlichen Regulirung des Privatsystems sind also die nöthigen Resultate nicht zu erwarten, weil die Regulirung von Seite einer diesen Verhältnissen fernestehenden Regierung nicht ausreichend sein kann.

Ganz unabhängig von irgend welcher staatlichen Controle hat man auf anderem Wege versucht, eine Preisregulirung der Transportleistungen einzuleiten. Man hat dabei wieder auf

das Concurrenzprincip zurückgegriffen, in der richtigen Voraussetzung, dass, wenn die Vorbedingungen für dasselbe geschaffen sind, es wie auf dem Gütermarkte auch im Verkehrswesen seine Wirkung üben müsste.

Die Praxis in der Concurrenz auf verschiedenen Linien hat das Unzulängliche derselben erwiesen. Fast die einzige Folge waren die nur für einige bevorzugte Orte geltenden Differentialtarife. Die weiteren Vorschläge bezüglich der Concurrenz auf derselben Linie erwiesen sich als gänzlich undurchführbar. Die Trennung der Traction von der Spedition hat auch nirgends platzgegriffen. Dadurch wäre nur den Eisenbahnverwaltungen das Heft theilweise entzogen und dafür den Spediteuren in die Hand gegeben. Die Spedition würde das Monopol des meistbegünstigten und leistungsfähigsten Spediteurs werden und diesem fiele der Löwenantheil des unter allen Umständen schwer zu inscenirenden Experimentes zu. Oder auch es würde die Ausführung wieder zu Cartellen der einzelnen Spediteure führen, die, da letztere ausser aller staatlichen Controle stehen, noch leichter geheim und mehr zur Benachtheiligung des Publicums in Scene zu setzen sind, als dies den auf mehreren Schienenwegen concurrirenden Eisenbahn-Gesellschaften möglich ist.

Es ist gar nicht nöthig, auf diese ohnehin schon zu oft erörterten Fragen hier näher einzugehen, es soll nur in Erinnerung gebracht werden, welch' vergebliche Versuche man gemacht hat, dem gegenwärtigen Privatsystem ein anderes Privatsystem zu substituiren.

Zeigen nun alle diese Symptome auf die Nothwendigkeit einer zweckdienlichen Umgestaltung hin, und wollen wir nicht von der Vorsehung eine solche erwarten, so bleibt uns nichts Anderes übrig, als den einzig noch möglichen Weg zu betreten, den zum Staatseisenbahnsystem. Unleugbar entfallen bei diesem Systeme die schwersten und meisten gegen das Privatsystem gerichteten Vorwürfe, und wir haben hierin eine mögliche Lösung der Frage vor uns, die in mancher Richtung zu den schönsten Hoffnungen berechtigt.

Freilich entfallen damit auch manche Vortheile, die uns das Privatwesen geboten, und man darf sich der Erkenntniss

derselben durchaus nicht verschliessen. In Folge des Privatsystems haben sich die Verhältnisse in einer erstaunlichen Weise individualisirt, und die Individualisirung erscheint überall als bedeutendstes Culturmoment; aus dem Effect der Thatsachen resultirt dann die Generalisirung, d. h. die Möglichkeit, das Dienliche vom Einzelnen, Individualisirten, auf die Allgemeinheit auszudehnen. — Aus der rascheren Entwicklung des Eisenbahnwesens und dem geschäftlichen Standpunkt derselben ergab sich die augenblickliche Wahrnehmung der technischen Vortheile und Errungenschaften und der grössere Impuls zur Erfindung und Vervollkommnung. Man hätte also jetzt beim Uebergang zum Staatseisenbahnsystem kein so reichhaltiges Versuchsmateriale, in Administration und Betrieb, um zum Urtheil über das gegenwärtig Zweckmässigste gelangen zu können.

Das Wichtigste dieser Errungenschaften aber sind endlich die lehrreichen Consequenzen des bisherigen Systems und die Erkenntniss des eigentlichen Zweckes und Werthes einer Eisenbahn.

* * *

Der Uebergang vom Privatsystem zur Staatsverwaltung der Eisenbahnen ist demnach nicht so unvermittelt, als dies von vielen Seiten behauptet wird. Ist es auch nicht möglich, zu beweisen, dass die Zukunft das halten wird, was die Gegenwart verspricht, so ist es aber ebensowenig bewiesen, dass die finsteren Prophezeiungen in dem Umfange zutreffen werden, wie man sie der Staatseisenbahnpolitik auf den Lebensweg mitgibt.

In ganz Europa thut sich eine Bewegung gegen jedwede monopolistische, speculative Ausnützungsmethode kund; man legt dabei vertrauensvoll die Gebarung in die Hände der Behörde. Postsparcassen, städtische und Landes-Hypothekenbanken sind Symptome dieser Bewegung. Die gegenwärtige Behandlung der Eisenbahnfrage ist auf dieselben Ursachen zurückzuführen; darin allein liegt ja schon die Berechtigung des Versuches als natürlichste Consequenz des Zeitgeistes.

Das landläufigste Argument, welches gegen den Staatseisenbahnbetrieb schon zur Genüge oft hervorgehoben wäre,

zielt auf die Unfähigkeit der Regierung, eine Eisenbahn auf der Höhe der Situation zu erhalten, um sie auf diese Art für immer der Oeffentlichkeit dienstbar zu machen.

Es wird sich allerdings Niemand verhehlen, dass in der bureaukratischen Manipulation jedweder staatlichen Verwaltung die grösste Gefahr für das Staatseisenbahnwesen liege. Bei ganz gleicher Fachbildung ist der Staatsbeamte ganz anders veranlagt als der Privatbeamte; seine Anschauung und Behandlung der Thatsachen wird sich daher wesentlich modificiren. Beim Staatsdienst ist das Hauptgewicht auf den moralischen, bei dem Privatdienst hauptsächlich auf den physischen Menschen gelegt. Der Staatsbeamte wird bestrebt sein, das möglichst Beste nach Aussen hin, also etwas Correctes zu leisten, der Privatbeamte wird mehr nach Innen praktische Resultate zu erzielen trachten. Das beste Hilfsmittel für Correctheit sind eng vorgeschriebene Normen, womit fast unausweichlich eine bureaukratische Handhabung derselben verknüpft ist, während der Privatdienst mehr auf Grundlage der freien Entschliessung basirt ist. Wenn also auf der einen Seite die individuelle Ausnützung des Bediensteten nicht in ihrem ganzen Umfange statthaben kann, ist doch andererseits die erste Lebensbedingung einer Eisenbahn das grösste Mass von Beweglichkeit und mercantilischer Schmiegsamkeit.

Was eine allseitig gerechte Behandlung der Eisenbahnangelegenheiten erschweren oder fast ganz unmöglich machen wird, sind die oft einander zuwiderlaufenden Verkehrsinteressen der Provinzen und des Reiches; sie werden um so leichter in Collision gerathen, je ähnlicher die Länder nach Production und Verkehrsnatur sind und je mehr Concurrenzen sich zwischen ihnen möglich zeigen. Schwerste Aufgabe sei also die gerechte Berücksichtigung der Ansprüche der Landestheile bei der Disposition der Linien, der Betriebsmanipulation und der Tarifirung.

Besonders grell, wird behauptet, zeige sich dies in der Wechselwirkung zweier gleichartig producirenden Länder zu Seehäfen und hervorragenden Marktplätzen, wo Eisenbahnanlagen und Tarifirung die eine Gegend bevorzugen, die andere wieder vom Weltverkehr ganz ausschliessen könnten. Solche

Conflicte werden sich aber zwischen allen Centren der Intelligenz, des Verkehrs, der Consumtion und der Production zeigen; die Austragung derselben erscheint nun bei Privatgesellschaften ein Interessenkampf, beim Staatsbahnsystem aber wird dies zur politischen Action.

Diese Erwägungen, heisst es weiter, lassen vor Allem eine Centralisation als unthunlich erscheinen; eine Decentralisation der Verwaltung nach Interessengruppen wird aber eine Gefahr für die Homogenität der Verwaltungsprincipien und involvirt eine vollständige Ueberlieferung an die Localinteressen.

Die Folgen dieses Interessenstreites seien nun bei was immer für einer Regierungsform von unabsehbarer Tragweite. Jede Concession an den einen Landestheil erwecke den lebhaften Ruf nach Gleichem im andern Landestheil. Die Folge des Nichtgewährens sei entweder Entziehung des Vertrauens oder ein Markten und Feilschen zwischen Regierung, Volksvertretung und öffentlicher Meinung, bei welchem Eisenbahnvortheile, Tarifsätze, Bahntracen, Stationen, Parteistellungen, parlamentarische Stimmen, Unterstützung von Vorlagen etc. die Tauschmittel wären und alle sittlichen Elemente der Staatswirthschaft mit Füssen getreten würden.

Zu den ernstesten Erwägungen gibt jenes Argument Anlass, welches von dem dadurch entstehenden Machtzuwachs der Regierung gegenüber anderen Factoren des Staatslebens spricht. Die Regierung verfüge dann über Gesinnung und Stimme eines gewaltigen, im ganzen Reich vertheilten Personales, könne auf jedwede politische oder industrielle Bewegung lähmend oder befördernd wirken, je nachdem es politische oder Zwecke der Selbsterhaltung erheischen. Dann spricht man noch von Ausbeutung dieser immensen Machtgebiete durch irrthümlich befangene oder gewissenlose Regierungen.

Im Weitern wird die industrielle Macht erwähnt, die aus dem grossen Bedarf industrieller Erzeugnisse entspringt, und der Herrschaft über die Preisverhältnisse, über die Wirksamkeit der Zölle und indirecten Steuern gedacht. Besonders erwähnenswerth sei aber der Einfluss einer häufig wechselnden Parlamentsmajorität auf die Ausübung der Eisenbahnpolitik im Einzelnen und auf die Handhabung der nur durch Consequenz von

namhaften Folgen begleiteten principiellen Gebarung. Auch würden durch die moderne legislatorische Thätigkeit die reinen Verkehrsinteressen durch politische Beeinflussungen nur zu leicht getrübt; die Personalfrage werde aufhören, rein sachliche Frage zu sein, die leitenden Geister und Principien unterlägen derselben Wandelbarkeit, wie die der politischen Regierung, und der ganze Apparat verfehle nur noch mehr als bei dem Privatsystem die Zwecke seiner Bestimmung.

Räumt man obigen Argumenten jene Ausschliesslichkeit ein, wie dies von den meisten Gegnern des Staatseisenbahnsystems geschieht, so könnte wohl der Werth des Staatseisenbahnbetriebes zweifelhaft werden. Will man aber Schwarz in Schwarz malen, so findet man ja in jedweder Angelegenheit auf der Welt schwarze Farbe genug.

Man ist wohl weit entfernt, die aus obigen Thatsachen entspringenden Gefahren für ein Staatseisenbahnwesen ableugnen zu wollen. Ihre volle Berücksichtigung aber wird es vielleicht ermöglichen, ihnen mit geeigneten Mitteln begegnen zu können und die Gebarung so von jenen Mängeln freizuhalten.

Bezüglich einer bureaukratischen Functionirung darf man eine Eisenbahn nicht mit industriellen Unternehmungen des Staates verwechseln. Diese stehen in ihren Resultaten mit der Oeffentlichkeit in keiner directen Beziehung und werden so dem Marasmus einer angestammten Verwaltung leichter verfallen. Auch beurtheilt man sie immer zu sehr in Hinsicht auf pecuniäre Ausnützung, als dass man sie wirklich mit dem Eisenbahnbetrieb in eine Linie stellen könnte. Eine Eisenbahn steht eben mit jedweder Function im Dienste der Oeffentlichkeit, und bei einiger Geschicklichkeit in der Disposition der Verwaltung werden die Impulse zur Eisenbahngebarung von der Oeffentlichkeit ausgehen und auch berücksichtigt werden können.

Im Staatsdienste wird ein Eisenbahnbeamter sonach einer ganz anderen Ausbildung unterworfen sein, wie in anderen Verwaltungszweigen; seine Amtsthätigkeit besteht im Verkehr mit der Oeffentlichkeit im Allgemeinen und Einzelnen, und er wird sich dadurch für die Bedürfnisse derselben wohl empfänglich erhalten, sobald man nur der Oeffentlichkeit die

Möglichkeit gibt, diese Bedürfnisse rechtzeitig und unmittelbar zum Ausdrucke zu bringen.

Die mit letzterem zusammenhängende Concurrenz der einzelnen Länder und Landstriche um Eisenbahnbegünstigungen wird jedenfalls manche Schwierigkeiten im Gefolge haben; aber gerade hier wird sich ein wohlthätiger Gegensatz zwischen Staatsbehandlung und Privatbehandlung zeigen, denn die hervortretenden Differenzen bestehen ja zumeist schon vor der Einwirkung der Staatseisenbahnpolitik. Es erwacht hiedurch nur das Bewusstsein einer endlichen allseitigen Lösungsmöglichkeit und es erhellt die Nothwendigkeit eines Herantretens an die eigentlichen Eisenbahnzwecke.

Allerdings erhält jede Massnahme den Anschein einer politischen Action; ob aber unter diesem Namen der Oeffentlichkeit geringere Dienste geleistet werden können, als unter jenem Privatinteressenkampf, bei welchem Geldbarone und Börsespeculanten als tonangebende Interessenten erscheinen, müsste noch bewiesen werden.

Anschliessend an die hiedurch vor der Oeffentlichkeit in Conflict gerathenden Localinteressen, wird die Nothwendigkeit einer Decentralisation nach Interessengruppen gefolgert und zugleich ausgesprochen, dass hiedurch eine vollständige Auslieferung an die Localinteressen erfolge und die Homogenität des Eisenbahnwesens gefährdet werde. Wir kommen hiemit auf das Gebiet eines anderen Capitels, das der besten Verwaltung der Staatseisenbahnen; hier sei nur bemerkt, dass in obiger Behauptung sogar bei einem Manne wie M. M. v. Weber eine consequent vorkommende Verwechslung der Decentralisation der Legislative mit jener der Verwaltung unterlaufen ist.

Ein widerliches Bild ist es, welches dann die Gegner des Staatseisenbahnsystems bezüglich der Wechselwirkung von Oeffentlichkeit, Regierung und Parlament entrollen. Abgesehen davon, dass einer solchen Behandlung nicht blos Eisenbahnfragen, sondern alle von der Legislative zu entscheidenden öffentlichen Fragen unterlägen, ist damit fast jede Ehrlichkeit sowohl der Executive wie der Legislative perhorrescirt. Aber jedes Resultat einer solchen Manipulation tritt ja endlich an

die Oeffentlichkeit, und es ist für eine derartige Unehrlichkeit jedenfalls ein bedeutendes Risico vorhanden. Und dann, wenn wirklich Vortheile ganzer Districte tangirt sind, ist es ohnehin Pflicht der Regierung, zu gewähren, ohne erst „feilschen" zu lassen; und glaubt man wirklich, dass auch kleine Localinteressen von so grossem Einfluss werden können, so hat man überhaupt einen ganz falschen Begriff von der Stellung und dem Wirkungskreis der Regierung, speciell der Minister. Bei einer Gebarung, bei der Jeder dem Anderen so genau auf die Finger sieht, wären die Resultate einer solchen Eisenbahnpolitik viel zu gefährliche Delicte und einem derartig verlotterten Parlamentarismus ständen viel billigere und mit weniger offenen Resultaten verknüpfte Mittel zur Verfügung.

Auf der anderen Seite vergisst man aber, einen mindestens ebenso wichtigen Factor gleichzeitig zu erwägen; es ist dies die Macht der Concessionäre und Geldbarone. Der noch dazu fast uncontrolirbare Einfluss dieser Gewalten auf eine Regierung bildet ja eine Hauptkrankheit des Privatbahnwesens, und dieser Einfluss ist zum Mindesten ebenbürtig der Macht der autonomistischen Localinteressenten. Es besteht hiebei nur noch ein bedeutender Unterschied: Hier sind es doch vornehmlich wirkliche Verkehrsinteressen, die gegenseitig zum Austrage kommen, während es sich dort meist um „höhere" Interessen der Finanzkreise handelt, welche die Eisenbahngebarung beeinflussen.

Jenes Argument, welches von dem Machtzuwachs der Regierung spricht, verfängt in der Oeffentlichkeit am meisten. — Man fürchtet, der Regierung zur Herrschaft über Post und Telegraph auch noch jene über die Eisenbahnen in die Hand zu geben und weist auf den grossen Zuwachs von Staatsbeamten hin. Dank unserer modernen Parteiagitationen wird nämlich schon von vornherein der politischen Ueberzeugung der staatlich Bediensteten à tout prix misstraut. Inwieweit es übrigens gerechtfertigt ist, von vornherein Tausenden von Mitbürgern eine an Gewissenlosigkeit grenzende Servilität vorzuwerfen, vermag ich nicht zu beurtheilen; gewiss aber kann dieser Vorwurf nicht so vollständig einen Stand treffen, der sich selbstständig ohne Regierungshilfe im Staate entwickelt

hat und der vermöge seiner auf sich selbst angewiesenen Thätigkeit das Zweckbewusstsein und den Stolz wohl immer wahren wird.

Und wenn auch der ganze Stand nach und nach für Beeinflussungen so empfänglich würde, als man dies den Staatsbeamten vorwirft, so vergisst man zu erwägen, dass aber hiedurch zugleich der Apparat der Beeinflussung nur schwerfälliger und weniger verlässlich würde. Denn je mehr verschiedenartige Stände sich im Staatsdienst befinden und je mehr Staatsbürger der Regierung nahe stehen, um so weniger kann die Eigenwilligkeit Einzelner durchgreifend wirken, und die Regierung wird dadurch nur ehrlicher, vertrauenswürdiger und stabiler.

Die aus dem Besitze der Eisenbahnen resultirte Herrschaft über Preisverhältnisse, Zölle und einen grossen Theil der Industrie kann in vollem Umfange gegeben werden, nicht aber die daraus entstehenden Gefahren. Wie der Industrie daraus ein Nachtheil erwachsen könnte, ist nicht zu erweisen; und die Herrschaft über die Preisverhältnisse ruht wohl viel sicherer in den Händen der Regierung, als in Privathänden.

Von unabsehbarer Tragweite ist allerdings die künftige Wechselbeziehung von Zoll und Tarifpolitik. Die Anschauungen über die Tarifgrundsätze werden hiedurch in noch nicht bestimmbarer Form modificirt werden, und die Zollpolitik hat in der Herrschaft über die Eisenbahn eine mächtige Waffe zur rationellen Handhabung der herrschenden Principien. Der Gedanke, durch künstliche Regulirung der Eisenbahntarife in die wirthschaftlichen Verhältnisse mit ähnlicher Tendenz, welche die Schutzzölle verfolgen, einzuwirken, ist naheliegend, die Behauptung aber, dass hiedurch für immer einer derartigen „Schutzpolitik" Thür und Thor geöffnet werde, vollständig irrig! Es ist ja im Gegentheil sehr fraglich, ob nicht (abgesehen von der Handhabung einer Finanzzollpolitik) das Freihändlerprincip gefördert und ermöglicht wird. Die für das ganze Reich geltenden, aber nur in Folge von Localverhältnissen nothwendigen Schutzzölle könnten vielleicht durch eine gewisse Tarifmanipulation ersetzt werden, indem durch die einzelnen Tarifsätze (Schutztarife) den Localverhältnissen der ein-

zelnen Districte vollständiger Rechnung getragen werden kann, als durch noch so genau stipulirte, aber nicht so gänzlich individualisirbare Schutzzollvorschriften.

Zuletzt sind es abermals die Consequenzen des Parlamentarismus, gegen welche die Angriffe gerichtet werden; es ist dies die Wandelbarkeit in den leitenden Persönlichkeiten und der politische Einfluss bei der Wahl derselben.

Ich vermeide es hier absichtlich, eine Parallele zwischen dem Parlamente und jenen vielen kleinen Parlamenten, den General-Versammlungen, zu ziehen. Aber auch im Uebrigen ist dieser Vorwurf ganz haltlos; es wäre leicht, ziffermässig nachzuweisen, dass der Status der höchsten Privatbeamten einer viel grösseren Veränderung unterworfen ist, als jener der obersten Staatsbeamten, Minister allenfalls ausgenommen; und selbst bei Letzteren hat es sich gezeigt, dass an bedeutenden Fachmännern, wie z. B. Tirard und Cochery im jetzigen französischen Cabinet, politische Stürme spurlos vorübergehen können. Und der Einfluss eines Ministers endlich auf die fachliche Manipulation ist ja, wenn er nicht selbst Fachmann, gleich Null.

Bezüglich der äusseren Stellung der Eisenbahn zur Politik und Volkswirthschaft wird allerdings der Einfluss des Parlamentes massgebend sein. Aber dies erscheint, sofern man das Parlament nicht als Quelle gewaltthätiger Handlungen hinstellen will, geradezu als ein bedeutender Vortheil, da jene Wechselwirkung den Contact zwischen der Eisenbahn und den übrigen Lebensbedingungen eines Staates vermittelt.

* * *

Jene soeben berührten Argumente bilden die vornehmlichsten Positionen, von denen aus man das Staatseisenbahnsystem jahrelang zu bekämpfen suchte. Mit der Aufstellung dieser Gründe haben die Herren aber nur wieder die alte Wahrheit bewiesen, dass jedes Ding seine zwei Seiten hat oder dass keine irdische Schöpfung ohne Mangel sei.

Dass noch schwere Conflicte auszutragen sein werden, bevor die Handhabung der Eisenbahnpolitik in sichere ruhige

Bahnen gelenkt worden, ist gewiss. Auch werden vielleicht mehr oder weniger, je nach den Verhältnissen, manche Ungesundheiten damit verwachsen sein, die in dem einem Lande das System ganz unmöglich machen, in dem anderen von der übrigen Constitution nur zum Theil überwunden werden können. Es hat aber bis jetzt wohl noch keine Institution gegeben, die ohne Unzukömmlichkeiten oder die allerorts von der gleichen Anwendbarkeit gewesen wäre. Um hiebei nun nicht irre zu gehen, muss man sich nur vor Allem klar sein, auf was für Bedingungen ein Staatseisenbahnsystem überhaupt gegründet werden kann und was man mit einem solchen zu leisten vermag.

Inwieweit nun die Existenzbedingungen da oder dort vorhanden sind, lässt sich generell wohl schwer bestimmen. Von allgemein geltender Bedeutung dafür aber ist gewiss die politische Physiognomie der Zustände. Und hiebei ist bisher ein Hauptmoment ausser Acht gelassen worden: Das jetzige politische Leben trägt den Charakter der Oeffentlichkeit. Es herrscht der Parlamentarismus mit allen seinen Vortheilen und Schwächen. Regierungsacte in der Staatseisenbahnpolitik stehen also unter dem Einflusse und der Kritik der Oeffentlichkeit. Die Massnahmen der Privatunternehmungen aber unterliegen nur der Kritik der Regierung! Welche Beschränkung der Oeffentlichkeit der Eisenbahnangelegenheiten erwächst daraus, und wie uncontrolirbar ist die Haltung der Regierung dabei! Eine Regierung herrscht also bei einem Privatbahnsystem weit weniger constitutionell, als bei einem Staatsbahnsystem.

Ebensowenig ist bezüglich der Finanzirung das Wichtigste beachtet worden. Man hat wohl zu erwägen, wie viel bei der Capitalverzinsung der Privatunternehmungen auf die Risicoprämie entfällt. Diese muss bei den einzelnen Linien vom Verkehr direct getragen werden und ist gerade dort am höchsten, wo das Erträgniss am geringsten. Bei Staatseisenbahnen aber vertheilt sich das Risico der einzelnen Strecken auf den ganzen Staat.

Was man endlich mit den Staatseisenbahnen zu leisten vermag und was für Ziele zunächst anzustreben seien, ist klar genug

vorgezeichnet. Der Conflict zwischen dem Bestreben der Ausnützung durch die Unternehmer und jener durch die Volkswirthschaft fällt von selbst weg. Jedes Privatinteresse im Eisenbahnwesen unschädlich zu machen und dasselbe nur nach ausschliesslich gemeinnützigen Gesichtspunkten zu organisiren, ist zugleich auch die erste und wichtigste Aufgabe. Diese Tendenz ist vom Staate zu erwarten, zu fordern, und sie ist auch vom staatsrechtlichen Standpunkte Pflicht desselben.

Die vielen äusseren Momente und Verhältnisse, die dagegen auch sprechen mögen, ändern an der Sache selbst nichts. Der Kern des Eisenbahnwesens schon und die Bestimmung desselben als freies, relativ kostenloses Verkehrsmittel macht auf die Dauer das Privatsystem unmöglich. Die Staatsverwaltung aber wird zuletzt das Hinstreben zum Gebührenprincip ermöglichen und so jenes Stabilwerden der volkswirthschaftlichen Verhältnisse anbahnen, welches eine Bedingung zur Lösung der übrigen socialen Fragen ist.

Die dabei noch mögliche Wandelbarkeit der Maxime darf nicht abschrecken. Der Staatsbesitz der Eisenbahnen soll eben eine Gewähr sein, dass sich diese Wandelbarkeiten naturgemäss vollziehen und dass jene feindlichen Elemente nicht so viel Einfluss behalten, die Reform des Verkehrswesens mit allen ihren Consequenzen zu verzögern oder ihre Ziele zu verrücken.

VI.

Individualisirungen.

(Aeussere Einwirkungen auf die Individualisirung des Eisenbahnwesens. — Gestaltung desselben in England. — In Amerika. — In Frankreich. — In Italien. — In Preussen.)

Es ist eine beliebte aber primitive Methode, bei jeder strittigen Frage nach einer absoluten Lösung zu suchen. Bei der Unmöglichkeit einer solchen schliesst man dann auf die Unmöglichkeit einer Lösung überhaupt. Man geht aber hierin sehr irre. Mögen die letzten Erscheinungen noch so widersprechender Natur sein, so darf man von der Unmöglichkeit eines allgemein giltigen Schlusses nicht auf den Mangel allgemein giltiger Gesetze schliessen. Diese Gesetze sind es, welche jederzeit ihre Wirkung äussern, und sind die Resultate verschieden, so ist dies die Folge der Wechselbeziehung zwischen Existenz- und Entwicklungsbedingungen. Darauf sind auch die so verschiedenartigen Erscheinungen des Eisenbahnwesens zurückzuführen. Es sind also auch hier die individualisirenden Momente in äusseren Einwirkungen zu suchen.

Am selbstständigsten und originellsten hat sich das Eisenbahnwesen wohl in England entwickelt; hier, an der Wiege dieser epochemachenden Errungenschaft, entfaltete es sich auch zu seiner ganzen Grösse. Die Eisenbahn wurde hier sozusagen von den Verhältnissen hervorgerufen und erzogen. Die hochentwickelte Technik und die gewaltige Kraft des Privatcapitals traten in den Dienst einer enormen Verkehrsnothwendigkeit und gestalteten jenes Verkehrsmittel zur mächtigen, Alles beherrschenden Institution.

Der in Folge der werthvollen Eisenbahnleistungen hohe Werth der Eisenbahnen liess aber diese bald als Selbstzweck erscheinen. Sie wurde auf diese Art wohl in die Jagd nach Anlagewerthen einbezogen, als Speculationswerthe aber konnte mit ihnen nicht in dem Umfange Missbrauch getrieben werden, wie anderswo, weil das englische Capital sich überhaupt durch reine Börsenmachinationen nicht so leicht beschwindeln lässt. Der Schwerpunkt der Gewinnbestrebungen wurde also nicht auf Börsenoperationen, sondern auf die Eisenbahnmanipulation selbst gelegt. Wir sehen daher dort zuerst die Eisenbahn-Concurrenz entstehen und auch das probateste Mittel von den Gesellschaften dagegen anwenden, die Verschmelzung des Eigenthums und der Bestrebungen, die Fusion. So entstanden ganze Districte und Richtungen souverän beherrschender Eisenbahncomplexe. Diese Herrschaft äussert sich aber nicht nur in hohen eigenmächtigen Tarifen; die Bahnverwaltungen spielen auch häufig die Rolle von Geschäftsvermittlern. Im Kohlenverkehr z. B. geht man in England noch viel weiter, als am Continent; nicht nur dass man den grossen Kohlenproducenten billige Tarife gewährt und ihnen an den Bestimmungsorten Lagerplätze anweist, die Organe der Eisenbahn vermitteln auch sogleich vom Bahnhofe weg den Verkauf uud die Verführung und sorgen dafür, dass den übrigen Concurrenten alle Chancen zur Concurrenz entzogen werden*). Hierdurch ist nicht nur der grosse Kohlenproducent vollständig in den Händen der Bahnverwaltung, sondern der kleine Producent wird vom Markte ganz ausgeschlossen oder verliert unter Umständen sogar die Transportmöglichkeit für seine Waare.

In ähnlicher Weise suchen die Bahnverwaltungen auch in den übrigen Productionszweigen nach ihrem Vortheil Einfluss zu gewinnen, und mit Spannung kann man wohl auf die daraus erwachsenden Erscheinungen harren.

Die unmittelbare Wirkung derartiger Verhältnisse war, wie überall, ein Gravitiren zum Staatseisenbahnsystem. Die dies-

*) G. Cohn: „Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik."

bezügliche Strömung war allgemeiner und bedeutungsvoller, als man gewöhnlich anzunehmen pflegt. Schon vor dem Jahre 1872 gewann diese Thatsache greifbare Form. Man sprach im Parlamente von den Eisenbahnen als „Staat im Staate", welcher unbeschränkt den Verkehr besteuert, willkürlich hemmt, nach Launen regulirt, den einen bevorzugt oder hintansetzt, ohne correlate Verpflichtungen. In einer Rede Thomas Pitt's heisst es: „Die Eisenbahnen sind jetzt unsere grosse Landstrasse geworden und haben den Charakter von quasi öffentlichem Vermögen angenommen, darum sollten sie auch in einer ganz anderen Weise behandelt werden, als jedes Privatunternehmen." Im Parlamentsausschuss für Eisenbahnangelegenheiten herrschte dieselbe Meinung; ein Bericht darüber lässt sich verlauten: „In England existirt am Ende für das ganze Land nur ein grosses Eisenbahnmonopol; dann entsteht die Frage, ob der Staat die Eisenbahnen oder die Eisenbahnen den Staat regieren." Am entschiedensten in dieser Angelegenheit spricht sich der Commissionsbericht vom 2. August 1872 aus: „Dem durch Verschmelzung der Eisenbahnen immer wachsenden Monopole zu begegnen, gibt es nur ein Mittel, Erwerbung der Eisenbahnen durch die Regierung."

Dass trotz alledem von Seite der Regierung nichts in dieser Hinsicht geschehen, kann Niemanden Wunder nehmen. In diesem rein durch die äussere Parlamentsmajorität regierten Lande ist eben die Legislative von den Privatinteressenten in schädlicher Weise inficirt. Der Einfluss der hinter ihnen stehenden Geldinstitute, die politische Gewalt der im Dienste dieser Unternehmungen stehenden Persönlichkeiten, die Beherrschung der Presse, die starke Vertretung im Parlamente, alle diese Machtfactoren zusammen liessen jede anderweitige Bestrebung als illusorisch erscheinen. Es wäre übrigens schwer gewesen, bei der bekannten Antipathie der Engländer gegen derartige Regierungsmassnahmen eine Staatseisenbahnpolitik zu insceniren; jeder Engländer ist ja überzeugt, dass Privatpolitik in England von jeher geschickter war als Regierungspolitik.

Man hat deshalb auch versucht in anderer Weise ohne Regierungshilfe den Uebelständen abzuhelfen, und das Resultat

dieser Bemühungen waren die verschiedenen Vorschläge für den Concurrenzbetrieb auf derselben Linie. Die technische Unausführbarkeit derselben verhinderte alle weiteren praktischen Resultate.

Bei alledem hängt aber dem englischen Eisenbahnsystem nur ein einziger Mangel an, und dies ist die Unabhängigkeit in der Tarifpolitik. Diese Unabhängigkeit kann aber dort nicht so souverän und ausschliesslich die Verhältnisse beherrschen, wie dies gewöhnlich angenommen wird. In den continentalen Ländern freilich, wo der Landverkehr bei seiner grossen territorialen Ausdehnung der einzig mögliche ist, sind die Eisenbahntarife unabhängiger, fühlbarer und wichtiger und ist daher der daraus gewonnene Massstab für die englischen Verhältnisse nicht anwendbar. Für die Handelspolitik Englands wird gegenüber dem Seeverkehr der Landverkehr immer nur die secundäre Rolle spielen; dabei wird die Möglichkeit, fast alle wichtigen Punkte Englands mittelst Seeweg verbinden zu können, die Tarifausartung von einer bestimmten Grenze ab hintanhalten; auch wird die beschränkte Länge der Landwege hohen Tarifen nicht diese einschneidende Wirkung ermöglichen, wie dies bei den continentalen Handelswegen zu Tage tritt.

Zugleich aber war die Tarifpolitik von vornherein eine gesündere; hier begegnen wir zuerst dem Verständniss, die Tarife mit Abnahme der Selbstkosten zu ermässigen. Es ist bald eine fallende Scala für grössere Entfernungen, ebenso wie für grössere Quantitäten bemerkbar gewesen. Die theilweise höheren Tarife werden aber gewiss vollständig von den viel prompteren Leistungen der englischen Eisenbahnen paralysirt. Die Geschwindigkeit des Transportes und die Exactheit der Ablieferung grenzt an's Unglaubliche. Der Kaufmann in Yorkshire besucht den Wollmarkt in London, er macht heute seine Einkäufe und findet morgen die Wolle in seinem Lagerhause. Der Spinner von Lancashire besucht den Baumwollenmarkt in Liverpool und morgen bei seiner Zurückkunft findet er die Wolle abgeliefert, vielleicht schon in vollem Verbrauch*). Hiedurch wird der Partei viel Zeit, also nicht nur

*) Schwabe: „Ueber das englische Eisenbahnwesen."

Capitalzins erspart, sondern auch seine Productionsfähigkeit gesteigert.

Um den vollen Werth dieser Thatsachen zu ermessen, muss man sich vom Werth der Zeit in England einen Begriff machen; so bezieht London von den 200 Millionen Centnern Kohle, die es verbraucht, nur 40 Procent zur See und 5 Procent per Canal und zahlt lieber einen doppelt so hohen Eisenbahntarif, einfach weil mittelst Landweg eine viel kürzere Zeit in Anspruch genommen wird*).

Bei all diesen Vorzügen des englischen Privatbahnsystems bestehen keine zwingenden Gründe der äusseren Politik, dasselbe in ein Staatsbahnsystem zu verwandeln. Es existiren in Folge der politischen und territorialen Sicherheit keine strategischen Rücksichten, keine Concurrenzen in den Durchfuhrstarifen; auch die Sorge für Anschlusslinien und Anschlusspunkte entfällt, da die Rolle derselben die für Jedermann zugänglichen Seehäfen des Landes spielen; mit einem Worte, die Eisenbahnen werden dort wegen der Inselform des Landes nie jene politische Rolle spielen, wie auf den Continenten, wo die Länder in ihren handelspolitischen Wechselbeziehungen hauptsächlich auf die Eisenbahnverbindung untereinander angewiesen sind.

Wenn also bei Vertheidigung des Privatbahnsystems häufig auf England hingewiesen wird, wo ja diese Art der Manipulation florire, geschieht dies immer ohne Würdigung der individualisirenden Momente. Aus den obigen Andeutungen geht wohl hervor, dass dort eine Staatseisenbahnpolitik fast aller derjenigen Gründe entbehrt, die sie in manchen Ländern des Continentes als Nothwendigkeit erscheinen lassen können.

Bei dieser Gelegenheit wird nun häufig auf die amerikanischen Eisenbahnen verwiesen. Dort seien es keine kurzen Strecken und keine beschränkten Territorien, auf denen sich der Eisenbahnverkehr bewegt, und dennoch könnten die amerikanischen Eisenbahnen nur als Privatsystem gedacht werden.

Vor Allem ist zu bemerken, dass dort in der Eisenbahnbewegung noch kein Ruhepunkt eingetreten ist, dass sich die

---

*) Weber: „Nationalität und Eisenbahnpolitik."

Verhältnisse noch ganz unausgegohren zeigen, also noch gar keine Anhaltspunkte vorhanden sind, um die Zustände als Beispiele aufführen zu können.

Allerdings verläuft dort der Eisenbahnkampf ganz anders als in der alten Welt; was dabei zu Tage tritt, sind aber keine Symptome des Eisenbahnwesens überhaupt, sondern nur specielle Erscheinungen der dortigen Verhältnisse.

Der tonangebende Impuls des amerikanischen Handels ist der Exportdrang nach Europa. Nun sind schon an und für sich die Landwege dort von weit beträchtlicherer Länge als bei uns. Die Tarife müssen daher von vornherein sehr mässig gestellt werden, um die Frachtkosten nicht derartig hoch erscheinen zu lassen, dass jene Ziele der amerikanischen Production und des Handels nicht schon dadurch illusorisch würden. Der Amerikaner wusste diese Tendenz zur Geltung zu bringen, und unter diesem Auspicium wurden die Eisenbahnen gebaut.

Die stagnirenden Verhältnisse Europas lassen sich freilich für wenige auf der einen Seite gebotenen Vortheile, stumpfsinnig auf der anderen Seite bis in's Unendliche dafür knechten; dies gilt aber nicht für Amerikaner, auch nicht für das mit dem Eisenbahnwesen emporgewachsene Exportwesen Amerikas! Dazu kommt noch, dass die Ausdehnung dieses Continentes eine Eisenbahnconcurrenz viel mehr begünstigt, als irgend ein Land Europas. Die vielen parallelen, in der Verkehrsrichtung fliessenden Küstenströme, die vielen von einander weitab liegenden aber gleiche Handelszwecke verfolgenden Eisenbahnlinien mit von einander unabhängigen Anfangs- und Endpunkten, die in Bezug auf Verwerthung ihrer Hinterländer concurrirenden zahlreichen capitalskräftigen Hafenstädte, die als ebensoviele Umschlagsplätze dienen, lassen ein Verkehrsmonopol viel schwieriger insceniren als in Europa, wo nur verhältnissmässig wenig von einander unabhängige Verkehrswege existiren und die an bestimmte Marktplätze als Anfangs- und Endpunkte gebunden sind. Und sollte in Amerika sich irgendwo ein Monopol zu bilden beginnen, dann ist es den Handelsinteressenten möglich, vermöge der territorialen Ausdehnung und der politischen Einheit für die Concurrenz neue

Verkehrswege zu schaffen mit neuen bisher noch unausgenützten und gleichsam aus dem Boden gestampften Capitalien.

Obige Ausführungen haben sich auch wirklich in der Reihenfolge der Thatsachen bewahrheitet. Aehnlich wie in England hatten sich auch hier bald einige nördliche Eisenbahndistricte zusammengefunden, um aus dem kolossalen Verkehre zwischen den oberen Mississippiländern und den atlantischen Häfen Münze zu schlagen. Fusionen und Cartelle sollten aber bald ihre Zwecke verfehlen; im Nu entstand eine echt amerikanische, radicale Gegenströmung. Neu erbaute Canäle und Eisenbahnen nahmen den Kampf auf, und eine „Anti-Monopols-Liga" trieb die Concurrenz so weit, dass die Frachtsätze der Eisenbahnen auf ein unglaubliches Niveau herabstürzten. In Folge dessen sind jetzt die Tarifsätze auf einigen Linien so niedrig, dass auf manchem concurrirenden Schifffahrtscanal nicht einmal die Schifferlöhne damit gedeckt sind. Merkwürdig ist dabei noch, dass, obwohl bei dieser Manipulation die Einnahmen kaum den Bahnbetrieb decken, die Eisenbahnwerthe dennoch nur eine kleine oder gar keine Einbusse erleiden. Es ist dies ein offenbares Zeichen, dass die Interessenten selbst diesen abnormen Zustand nur als ein Uebergangsstadium betrachten, um sich später wohl vielfach dafür zu entschädigen. Es zeigt sich aber weiters — und dies ist das Bedeutsame — in einer solchen Ausartung eine Erscheinung des Privatbahnsystems, welcher man trotz aller momentanen Vortheile des Handels und der Production aus dem Wege zu gehen hat. Man geräth hiedurch ganz auf die Wege der Speculation; der Nutzen einer solchen Concurrenz der Speculation ist aber, das ist selbstverständlich, nur ein ganz vorübergehender. Da sich auf den Verkehrsverhältnissen Werth- und Productionsverhältnisse aufbauen, darf man den Verkehr und durch diesen die Volkswirthschaft nicht derartigen krankhaften Schwankungen aussetzen. Die Volkswirthschaft kann nur dann zu einer gesunden Entwicklung gelangen, wenn sie auf naturgemässen und constanten Verhältnissen beruht.

Der oberwähnte Nachtheil ist aber in Amerika nicht so zu befürchten. Das amerikanische Eisenbahnwesen ist nämlich so glänzend veranlagt, dass ein für die allgemeinen Verhält-

nisse schädlicher Rückschlag nicht zu denken ist; denn es zeigt sich, abgesehen von jenen krankhaften Schwankungen, im Allgemeinen in den Transportgebühren eine rapid fallende Tendenz. So waren im Jahre 1872 die Frachtsätze im Durchschnitte mehr als doppelt so hoch wie jetzt*), und noch immer sinnen die Producenten auf weitere Mittel, ihre Waaren auf den europäischen Märkten concurrenzfähiger zu machen. Die Landwirthe der „Grange-Association" z. B. haben im Jahre 1877 im Congresse die Geldmittel für die Mississippimündung-Baggerung bewilligt erhalten; sie stellen jetzt Dampfer mit geringem Tiefgange her, um, ohne umzuladen, die Getreidemassen aus dem Innern des Landes nach Europa zu bringen, so dass die Versendung von Amerika nach Europa wohl weniger Kosten verursacht, als jene von einem europäischen Staate zum andern.

Wie gesagt, wir befinden uns da eben in Amerika, und aus alledem geht hervor, dass die Disposition der amerikanischen Handelsverhältnisse einen Vergleich mit den europäischen in keiner Weise zulässt und dass jene Erscheinungen, die wir an Amerika bewundern, Amerika angeboren sind, ohne für die praktische Anwendung in Europa mehr Werth als den der Belehrung zu bieten; Europa könnte und dürfte sie nicht nachahmen.

Wenn also bis jetzt in Amerika keine Anregung für die staatliche Verwaltung der Eisenbahnen gegeben wurde, so beruht dies auf Thatsachen und Verhältnissen, die keine Generalisirung zulassen.

Anders stellt sich die Sache in Frankreich. Das dortige Eisenbahnwesen zeigt dasselbe interessante Gemisch von Freiheit und Bevormundung, welches alle Angelegenheiten dieses Staates charakterisirt; überdies gestalten sich die Verhältnisse noch durch die Doppelrolle complicirter, welche Frankreich in der europäischen Handelspolitik zu spielen hat. Frankreich ist einerseits durch die bedeutende Küstenentwicklung am Ocean und dem mittelländischen Meere zu einer hervorragenden Stellung unter den Seemächten berufen, andererseits vermöge

*) Neumann-Spallart: „Uebersichten der Weltwirthschaft."

seiner Productionsweise auf eine directe Wechselbeziehung mit den Continentalstaaten angewiesen. Es muss also dem Land- und Durchfuhrsverkehr zugleich die grösste Aufmerksamkeit zugewendet werden. Ueberdies sind die Küstenstriche die unproductivsten Gegenden Frankreichs und befinden sich die reichsten und industriellsten Theile im Herzen des Landes. Es ist hier also ein correcter Wechselverkehr der Küsten mit dem Innern des Landes Lebensbedingung des überseeischen Handels.

Dieser Peripherieverkehr mit den in der Mitte gelegenen Districten prädestinirte von vornherein ein centralistisch angelegtes Eisenbahnsystem, welches noch von einem in derselben Weise veranlagten und rationell durch Canalbauten verbundenen Flusssystem theils vorgezeichnet, theils unterstützt ist.

Zugleich ist Frankreich jener europäische Culturstaat, der nun schon die längste Zeit unter einer centralen einheitlichen und nationalen Leitung steht. Es ist demnach der Mittelpunkt des Landes — Paris — von jeher der politische Vereinigungspunkt der Interessen-Repräsentanten, der Capitalien und der Machthaber. Man braucht sich also nicht zu wundern, wenn vom Anfang an auf Grund aller dieser Verhältnisse von der Centralstelle unter einheitlichen Gesichtspunkten über den künftigen Eisenbahnverkehr disponirt wurde und die Centralleitung den Entwurf jenes Eisenbahnnetzes verfügte, welches am besten angethan war, den Verkehr mit den Stapelplätzen der Küste zu vermitteln und so den Erfordernissen des Grosshandels Rechnung zu tragen.

Wie bei jeder Centralisation wurden auch hier manche Localinteressen arg vernachlässigt, was aber bei den grossen anderen angeführten Vortheilen kaum zu beachten ist.

Bei der Herstellung der Linien verfuhr man in entsprechender Weise. Die Vergebung der Linien geschah nach Massgabe ihrer Wichtigkeit nach und nach an wohlaccreditirte Consortien, welche die Gewähr boten, dass sie die beiden Interessen, die der Regierung und die des Grosshandels, im Auge behalten würden.

Bezüglich ihrer Privatmanipulation hatten diese Consortien volle Freiheit. Diese Freiheit erzeugte hier ihre naturgemässen

Erscheinungen. Die in der Netzanlage vorgesehene Concurrenz der Hauptlinien führte auch hier wie überall, wo der Hauptverkehr an dieselben Anfangs- und Endpunkte gebunden ist, zur Fusion. Im Jahre 1851 schon fusionirten sich sechzehn französische Bahnen zu sechs grossen Verwaltungen, welche durch Coalition untereinander auch die letzte Spur gegenseitiger Concurrenz aus der Welt schafften. Dazu gesellte sich noch die egoistische Betriebsgestaltung, durch welche der Verkehr in einzelne für die Manipulation bequemste Linien gelenkt wurde, handelspolitisch und strategisch wichtige, aber weniger lucrative Linien der Vernachlässigung anheimfielen und so die wirthschaftliche Leistung der Eisenbahnen beeinträchtigt und die eisenbahnpolitischen Ziele wesentlich verrückt oder illusorisch gemacht wurden.

Weber führt die Leistungsunfähigkeit der französischen Bahnen im Kriege 1870/71 auf den Mangel einer gleichmässigen Betriebsentwicklung zurück, und die öffentliche Meinung in Frankreich ist einig über die andauernde Gemeinschädlichkeit derartiger Zustände. Da der Staat zu kurz kam, acceptirte man Freycinet's Verstaatlichungspolitik, und trotz vieler finanzpolitischer Widersacher wird sie nicht verfehlen, ihre beruhigende und gesundende Wirkung zu üben.

In Italien ist der Staatseisenbahnbetrieb auf vielen Linien installirt. Die darauf gesetzten Hoffnungen scheinen sich aber nicht einzustellen, darum wurden auch die dortigen Erscheinungen sofort als Vorwand benützt, um gegen die fortschreitende Verstaatlichung in Oesterreich zu sprechen; man hat aber damit nur abermals bewiesen, mit welcher Finesse die Schein-Argumente verwendet werden, wenn sie einem bestimmten Zwecke dienen.

Der italienische Landverkehr spielt weder im europäischen Handel noch in Italien selbst eine hervorragende Rolle. Nirgends befindet sich ein bedeutenderer Industrie- oder Bergbaudistrict, welcher Ausgangs- und Endpunkt erheblicher Massentransporte wäre. Auch der dortige Landbau führt den Eisenbahnen wenig Quantitäten zu. Die Producte der Gartencultur, wie sie vornehmlich in Italien gepflegt wird, sind schon an und für sich weniger transport- und exportfähig, als

Cerealien, und vermöge der gleichförmigen localen Production ist der Verkehr auf grösseren Routen (im Gegensatz zu Oesterreich) nur ein untergeordneter. Den wichtigsten Theil des italienischen Handels auf der Halbinsel selbst bildet die Wechselbeziehung zwischen den unzähligen Städten und den dieselben unmittelbar umgebenden Landstrichen. Es existiren also hier vornehmlich die Bedingungen für ein Localbahnsystem, welche mit jenen eines Staatseisenbahnsystems nicht identisch sind.

Diese Verhältnisse zu verschärfen, gesellt sich dazu noch die eigenthümliche Disposition der italienischen Halbinsel gegenüber dem Continente. Das Land ist in zwei fast vollständig getrennte Hälften geschieden, von denen die nördliche industriell und agrarisch die productivere ist; der italienische Export wird also vorweggenommen, unmittelbar auf fremde Eisenbahndistricte geleitet, und der verhältnissmässig geringe Verkehr in der Längsrichtung der eigentlichen Halbinsel zur See vermittelt. Alle diese Verhältnisse sind wohl nicht dazu angethan, einen Eisenbahnverkehr im grossen Style zu begünstigen.

Halbinseln haben überhaupt ihr commercielles Uebergewicht verloren. Die Zeiten, in denen die Halbinseln fast die einzigen Vermittler des Productenaustausches waren, sind vorüber; die enorme Erleichterung des Landverkehres verursachte die Verlegung der Production in das Innere des Continentes, wo derselben grössere Massen der Naturproducte und der menschlichen Arbeit zur Verfügung stehen. Durch das Bestreben möglichster Annäherung an diese Districte wurde die handelspolitische Bedeutung der Halbinseln gänzlich eliminirt, und speciell in unserem Falle sind von italienischen Häfen nur die dem Continente angehörenden (Genua, Venedig) für den europäischen Handel von Wichtigkeit.

Italiens Verhältnisse sind also vollständig localisirt und bezüglich der modernen Culturfactoren nur einer äusserlichen Nachahmung fähig. Sein Eisenbahnwesen kann deshalb keinen Massstab für österreichische Verhältnisse bieten, und wenn wir heute schlechten Betriebsergebnissen der italienischen Staatsbahnen begegnen, so sind solche genugsam in den

dortigen Verhältnissen gegründet, und wir brauchen uns nicht einmal weitere kritische Bemerkungen über den Staat und das Volk Italiens zu erlauben.

Ganz verschieden von den besprochenen Staaten in Bezug auf geographische und handelspolitische Disposition ist Preussen, der Hauptstaat Deutschlands. Die Grenzgestaltung ist eine mannigfaltige; die Industrie- und Rohproductionsbezirke liegen weit ab von einander; die bedeutende territoriale Ausdehnung und die Lage zwischen Ländern von grosser cultureller und politischer Verschiedenheit sicherten dem Landverkehr von jeher Bedeutung und Beachtung. Die Verbindung zwischen den wichtigen Binnenhandelsplätzen und mit den einzelnen politisch von einander getrennten Staaten Deutschlands, der Durchfuhrsverkehr zwischen Frankreich und Russland erweckten das öffentliche Interesse und erforderten die staatliche Aufmerksamkeit.

So sehr nun alle diese Momente einige Aehnlichkeit mit den österreichischen Verhältnissen aufweisen, in so ganz verschiedener Weise wurde in Preussen die Verkehrspolitik gehandhabt. Mit jener Ruhe und eisernen Consequenz, die diesen Staat auszeichnet, bemächtigte er sich der Eisenbahnfrage gleich nach ihrem Entstehen. Die Regierung erkannte bald nach der Vereinigung einzelner Linien zu einem ganzen Netze, dass die Interessen, denen dieses zu dienen habe, theils privater, vornehmlich aber staatlicher Natur seien; die Eisenbahnen waren bald die Verkehrswege, auf denen sich die vitalsten wirthschaftlichen und die bedeutendsten politischen und militärischen Interessen zu bewegen hatten. Da man einsah, dass man keinen Modus besitze, die diesen Verhältnissen entsprechende Leistung den Privatunternehmungen aufoctroyiren zu können, so nahm der Staat die Manipulation in eigene Hand.

Entsprechend der Verschiedenheit bezüglich der Wichtigkeit der einzelnen Linien legte man vorerst Hand an jene Complexe, die den öffentlichen Intentionen am meisten zu dienen geeignet waren und von denen aus man die übrigen Verhältnisse am leichtesten beherrschen konnte. Auf diese Art gelangte der Staat zu der Macht, die Privatunternehmungen moralisch und materiell zu beeinflussen, theils durch Concurrenz, theils

durch musterhafte Administration, ohne zu jenen polizeilichen Massnahmen greifen zu müssen, welche die Privatunternehmungen in den Augen der Oeffentlichkeit nicht nur discreditiren, sondern die Manipulation schwerfällig machen. Durch den Besitz eigener Linien gelangte auch der Staat zu dem nicht zu unterschätzenden Vortheil, ein von den wachsenden Eisenbahnverhältnissen erzogenes Corps fachmännischer Staatsbeamter zu besitzen, die jederzeit im Stande sind, mit ihrer Autorität die vom Staate vertretenen öffentlichen Interessen zu verfechten, ohne erst vom Standpunkt ihrer Stellung aus an die Macht ihres Wirkungskreises appelliren zu müssen.

Auf diese Art wurden viele unklare Tendenzen, die in manchen anderen Staaten die Individualisirung des Eisenbahnwesens unheilvoll beeinflussten, eingeschränkt und die aus Mangel an Vergleichungspunkten oft sehr zweifelhaften Administrations-Gebarungen bedeutend erschwert.

Wir sehen nun, wie sich unter diesen Einflüssen in dem jetzt geeinigten Deutschland ein Eisenbahnwesen heranbildet, das in seiner weiteren Entwicklung mehr als irgend ein System eines anderen Landes geeignet ist, sowohl den localen, wie den allgemeinen Interessen zu entsprechen. Wohl ist auch Deutschland von den modernen Eisenbahnkrankheiten nicht verschont geblieben, was besonders zur Zeit der volkswirthschaftlichen Krise eclatant hervortrat, auch die Einheit lässt in Folge der localen Bedingungen, aus denen die einzelnen Eisenbahndistricte hervorgewachsen, noch viel zu wünschen übrig; jedenfalls aber hat das Deutsche Reich jenes Eisenbahnwesen, welches bei der gegenwärtigen Eisenbahnpolitik mit der Zeit am meisten geeignet sein wird, das Wohl der Gesammtheit zu fördern und das schon jetzt in Folge einer wenigstens theilweise liberalen Tarifpolitik die schönsten Erfolge aufzuweisen hat.

Diese Gestaltung hat man vornehmlich der Beeinflussung durch den Staat zu danken, welcher rechtzeitig der von der Natur der Sache vorgeschriebenen Nothwendigkeit folgte und so der Eisenbahnpolitik Bahnen wies, die sie im grossen Ganzen vor jenen extremen Ausartungen bewahrte, welche in anderen Staaten, speciell in Oesterreich, von so unheilvollen Wirkungen sind.

Wenn wir nun schliesslich die Erscheinungen der Eisenbahn-Individualisirung im Ganzen betrachten, so drängt sich uns die Wahrnehmung auf, dass die Eisenbahnpolitik in den einzelnen Ländern schon von der Natur und den politischen Verhältnissen scharf vorgezeichnet ist. Darin liegen die Vorbedingungen für die Eisenbahnentwicklung, und nur auf Grund eingehender Erwägungen in dieser Richtung ist es möglich, das entartete Eisenbahnwesen in die richtigen und gesunden Wege zurückzulenken. Es ist also zu dem Zwecke nothwendig, vorerst jene Momente ausfindig zu machen, die für die Entwicklung des Verkehrs massgebend und charakteristisch sind, und zugleich, auf welche Weise sie durch jene Einflüsse modificirt wurden, welche entweder durch eigensüchtige Intentionen oder durch falsche Auffassung der Thatsachen hervorgerufen worden waren.

VII.

Verkehrs- und Eisenbahnverhältnisse in Oesterreich.

(Die Disposition Oesterreichs für den Verkehr. — Die von der Natur monopolisirten Hauptverkehrsrouten. — Güterbewegung in Oesterreich. — Unmöglichkeit der Anlage concurrenzfähiger Linien. — Grenzverhältnisse. — Wirkung dieser Verhältnisse auf die Eisenbahnentwicklung. — Die finanzielle Seite der Frage. — Zusammenhang der Verstaatlichungsaction mit obigen Verhältnissen. — Nothwendigkeit einer strengen Führung. — Die möglichen Ziele der Action. — Beleuchtung derselben. — Weise der Anstrebung. — Die Verstaatlichungsobjecte. — Das gemischte System. — Gestaltung des gemischten Systems in Oesterreich. — Bau neuer Linien. — Wahl derselben.)

Wenn wir nun von den im Früheren präcisirten Gesichtspunkten ausgehen, erschliesst sich uns bei der Betrachtung Oesterreichs eine grosse Mannigfaltigkeit der Erscheinungen. Kein Staat ist für den Verkehr so günstig und, so sonderbar das auch klingen mag, zugleich so ungünstig disponirt wie dieser.

Die Hauptursache liegt darin. Der Verkehr in Oesterreich hat so vielen Impulsen zu folgen und Anforderungen zu entsprechen, wie sonst in keinem Staate der civilisirten Welt. Schon der einfache Blick auf die Landkarte lässt dies erkennen. Im Gegensatz zu England grosse territoriale Ausdehnung und handelspolitische Abhängigkeit von den Nachbarstaaten; im Gegensatz zu Frankreich mannigfaltige politische Gliederung, zersplittertes Flusssystem und geringe Ausdehnung der Meeresgrenzen; im Gegensatz zu Italien selbstständige Natur- und Kunstproduction und wichtiges Mittelglied des europäischen Grossverkehrs. Das wichtigste Moment aber für die Entwicklung des Verkehrs ist die Grenz- und Bodenfiguration und die Richtung der Wasser-

läufe. Es stehen dem Verkehr nicht beliebige Wege offen; die durch Gebirgszüge gebildeten natürlichen Grenzen des Reiches und der Kronländer, die sich aneinanderreihenden Gebirgscomplexe verhindern dies. Der Verkehr ist an bestimmte fortlaufende Thalsenkungen gebunden, die durch zahlreiche von Gebirgen gebildete Einschnürungen fixirt sind. Es sind also nur bestimmte Wege für den Handel benützbar, und der Besitz dieser Wege sichert auch zugleich die Herrschaft über den Verkehr.

Der bedeutendste natürliche Verkehrsweg in Oesterreich ist die Donau; bei allen Vortheilen aber, die dieser Strom bietet, fliesst er unglücklicher Weise gegen Osten. Die durch die Nebenflüsse eröffneten Länder liefern nun aber meist Rohproducte, und diese sollen nach Westen befördert werden. Die Bedeutung der Donau wird also hiedurch allein schon beeinträchtigt und die für die Schifffahrt sehr ungünstigen Stromverhältnisse erhöhen noch das Ungünstige der Disposition, so dass die Donau als Wasserstrecke sehr leicht der Concurrenz der Eisenbahnen erliegt. Jedoch in Folge der bei Orsova, Waitzen, Pressburg, Wien etc. herausstossenden Gebirgszüge sind die Eisenbahnen doch im Allgemeinen an die Donauroute gebunden, und wir haben also als westöstlichen Verkehrsweg eine combinirte Land- und Wasserstrasse — der Landweg monopolisirt, die Wasserstrasse beschwerlich. In ähnlicher Weise ist der Weg von Wien nach Russland, Schlesien und Galizien durch den Oderdurchbruch vorgezeichnet und unumgänglich, und das in jeder Richtung productenreiche Böhmen hat nur in der Niederung bei Taus, im Eger- und Elbedurchbruch Ausgänge, die ohne bedeutenden Betriebsaufwand befahrbar sind.

Der beschwerlichste Weg, der zugleich das Reich mit dem einzigen bedeutenden Seehafen verbindet, ist der nach Süden; er ist auch der einzig mögliche in dieser Richtung und in Händen einer einzigen Eisenbahnverwaltung.

Obige Verhältnisse sind naturgemäss auf die Individualisirung des österreichischen Verkehrs von einschneidendster Wirkung.

Auf zwei Momente gründet sich nun die Bedeutung des österreichischen Verkehres. Erstens ist Oesterreich vermöge

seiner geographischen Lage der natürliche Markt Mitteleuropas. Natur- und Kunstproducte treffen sich und gelangen hier zum Austausch oder zur Durchfuhr; inmitten von Ländern der verschiedenartigsten Cultur und Production gelegen, ist es der natürliche Vermittler und der natürliche Verkehrsweg. Zweitens ist die Natur- und Kunstproduction eine ebenso bedeutende wie eigenthümliche. Der Sitz der ersteren ist im Süden und Osten, und die Producte wandern nach Norden und Westen; der letzteren Sitz ist im Westen und Norden, und die Producte gehen nach Osten und Süden. Dazu kommt noch die zerstreute Lage der Productionsbezirke, welche den Bezug der zur Industrie nothwendigen Roh- und Betriebsmaterialien erschwert und vertheuert; so wird z. B. Holz, Kohle, Eisen, Wolle etc. ganz wo anders gewonnen als verbraucht, so dass die Rohproducte erst einen langen und theuern Landweg durchlaufen müssen, um in den Dienst der Industrie zu treten.

In Folge dieser beiden Momente wird also den österreichischen Linien für immer ein bedeutendes Frachtquantum gesichert sein, und, was von besonderer Wichtigkeit ist, dasselbe hat im Durchschnitt bedeutende Strecken befördert zu werden, um an den Ort der Bestimmung oder an die Landesgrenze zu gelangen. — Die Wechselwirkung dieser Thatsachen und der oben geschilderten geographischen Localverhältnisse ist leicht erkennbar. Das Charakteristische derselben lässt sich in wenig Punkten präcisiren. Zunächst sind die Productionscomplexe nicht so nebeneinander, wie man ihrer bedürfte; die Production ist also schon von allem Anfang an sehr bedeutend und mehr als irgendwo vom Verkehr abhängig. Ferner sind die bedeutenden Verkehrsdimensionen beschränkt auf bestimmte von der Natur monopolisirte Hauptverkehrsrouten mit unverrückbaren Anfangspunkten, und ist in Folge dessen die Anlage von neuen concurrenzfähigen Linien unmöglich. Endlich konnte sich der hohen Wasserscheiden und der gebirgigen Flussgebiete wegen keine bedeutende Canal- und Flussschifffahrt entwickeln, welche obige Extreme abgemildert hätte; und so ist man bei der grossen Verkehrsnothwendigkeit in Oesterreich auf jene Concessionen angewiesen, die auf jedem einzelnen Verkehrswege gewährt werden.

Diese Verhältnisse erfordern allein schon jenen Grad der staatlichen Fürsorge, wie er als Wesen des Staatseisenbahnbetriebes gedacht wird.

Ist also schon von diesen Gesichtspunkten aus ein Staatseisenbahnsystem vonnöthen, so individualisiren die Grenzverhältnisse die Lage Oesterreichs noch wesentlich. Dieses Reich grenzt an nicht weniger als 8 politische, von einander unabhängige Staaten. Die Productions- und Consumverhältnisse derselben sind sehr verschieden von einander; und gegen jeden dieser Staaten muss im Zusammenhange mit der äusseren Politik eine eigene Zoll- und Handelspolitik beobachtet werden. Schon von diesem Standpunkte aus ist eine umfassende Herrschaft über die Verkehrswege nothwendig, um die Politik vor Widersprüchen zu bewahren und um jenen Strömungen Einhalt thun zu können, die vom Standpunkte des internationalen Capitals gegen die Intentionen des Staates so häufig inscenirt werden.

Bei der angebornen Indolenz Oesterreichs, die jede Initiative zu umfassenden Massregeln verhindert, ist es nicht zu wundern, wenn sich in Folge jener prägnanten Verhältnisse Zustände im Eisenbahnwesen herausbildeten, die von allen übrigen Staaten am meisten die Krebsschäden des Privatsystems hervortreten liessen. Hier haben wir die grossen Weltverkehrswege, aber auch die jene Wege beherrschenden Eisenbahnen; hier ist das Verkehrsmonopol schon in den Verhältnissen des Landes begründet, und jede Concurrenzbahn hat die Verhältnisse gegen sich; hier haben wir auch mehr als irgendwo unter dem Tarifdruck der Privatpolitik zu leiden, wo gerade bei uns ein billiger und erleichterter Verkehr Lebensfrage ist. Wahrhaft nöthig und auch möglich wäre es da, zur Hebung des Gesammtwohles die verschiedene politische Lage der Nachbarstaaten auszunützen — aber da ist es wieder die Privatpolitik, welche einsame und unbekannte Wege wandelt.

Ziehen wir nun das hochwichtige Moment, die finanzielle Seite, in Betracht. In Folge der eigenthümlichen Capitalsverhältnisse ist nirgends dem Actienschwindel der Weg mehr geebnet. Ist dies nun schon an und für sich ein Anlass zu unlauterer Geschäftsgebarung, so sind die schädlichen Wirkungen

gerade bei uns bis in alle Volksschichten zu verfolgen. Bei uns befinden sich z. B. im Gegensatze zu England die zur Speculation heranzuziehenden Reservecapitalien in den Händen des Mittelstandes, kleiner Geschäftsleute, die kein Verständniss für Geldmanipulation besitzen und auf diese Art leicht Beute der Financiers werden. Dies ist auch ein Grund dafür, dass wir hier eine so verhängnissvolle Entwicklung des Actienwesens zu verzeichnen haben.

Ein weiteres Hauptmoment ist die gut bekannte und oft beklagte Abhängigkeit der Wiener Börse von fremden Geldmärkten. Auch hiemit steht die Eisenbahnfrage in Zusammenhang. Das fremde Capital, welches in den grössten österreichischen Eisenbahnunternehmungen steckt, ist dominirend in den diesbezüglichen Angelegenheiten; es ist aber zugleich abhängig von Verhältnissen, die mit den österreichischen nichts zu thun haben. Coursschwankungen werden also durch Impulse hervorgerufen, die mit unseren Zuständen in keinem oder nur sehr geringem Zusammenhang stehen. Durch diese so erzeugte Unsicherheit wird der Zinsfuss hinaufgetrieben, und es werden an die Rentabilität der Werthe höhere Anforderungen gestellt. Die dadurch erpressten Zinsen und Dividenden lassen wohl das Unternehmen dann als ein sehr rentables erscheinen, aber sie wandern in's Ausland; es werden also jene Summen dem Staate entzogen, die der österreichischen Production zu gute kommen sollten, um dieselbe rentabler und concurrenzfähiger zu machen. Bei noch so grossem Ueberfluss an unternehmungslustigem fremden Capital erscheint also auf diese Art Oesterreich nur als eine Erwerbscolonie fremder Staaten.

Aus allem bisher Gesagten geht hervor, wie willenlos die öffentlichen Interessen in Oesterreich gewissen Machtkreisen und Strömungen zur Beute werden und wie dazu das Privatbahnsystem Gelegenheit und alle Mittel bot.

Also vom wirthschaftlichen, handelspolitischen und finanzpolitischen Standpunkt erscheint die Verwaltung der Eisenbahnen durch den Staat geboten.

Wirthschaftlich wird es sich sehr heilsam erweisen, wenn die einzelnen Linien unter staatlichem Einflusse stehen, wenn endlich eine gemeinnützigere Tarifpolitik platzgreift, wenn

beim Bau und Betrieb der Linien höhere Gesichtspunkte massgebend sein werden, als die der Rentabilität und des speciellen Interesses.

Handelspolitisch wichtig ist das ermöglichte organische Zusammenwirken aller Linien im Dienste des Staates, denn die Sicherheit, mit der man sich der Eisenbahnen in der Verkehrspolitik bedienen kann, steigert die Möglichkeit, jede Linie ihren speciellen Zwecken zuzuführen. Es wird dann nicht mehr eine souveräne Eisenbahn-Gesellschaft, wie die der Südbahn, den Handel unserer ersten Seestadt unterbinden können. (Bezeichnend dafür ist die jüngste Affaire bezüglich der Tarife für das zum Export bestimmte Holz, in welcher sich zeigte, wie concurrenzunfähig durch diese Tarife der österreichische Export gegenüber dem ungarischen wurde, indem man letzterem über Karlstadt-Fiume einen billigen und bequemen Weg eröffnete.) Auch keine Gesellschaft wird dann mehr mit dem uns unirten Staate unterhandeln und für ihre Privatinteressen österreichische Staats-Interessen gefährden können. Der Staat wird eben nicht mehr bei jeder Gelegenheit bei den Privatbahnen anklopfen müssen, um diese eventuell bis oben zugeknöpft zu finden.

Finanzpolitisch endlich wird es von der weittragendsten Wirkung sein, wenn ein grosser Theil der Spielpapiere in Staatstitres umgesetzt und so dem einheitlichen Course der Staatspapiere unterworfen erscheint. Die Eisenbahnactien werden auf diese Art in ihrem Wirkungskreise beschränkt, und es können nicht mehr locale und momentane Zustände ausgenützt werden. Die Impulse für die Coursbewegungen werden hiedurch geläutert, die Bezüge der auswärtigen Actienbesitzer auf reine Interessenbezüge reducirt, und die Unmöglichkeit, künftig etwas in den so beliebten österreichischen Eisenbahnwerthen zu „machen", wird die Wiener Börse von jenen fremden Einflüssen befreien, die bisher so viel zu ihrer Unsicherheit und Unselbstständigkeit beigetragen haben.

* * *

In einem früheren Capitel wurde bereits das Uebergangsstadium beleuchtet, in dem sich unsere Eisenbahnzustände befinden. Das Staatseisenbahnsystem, als ganz unwillkürliches Ziel dieser Bewegung, zeigt sich als die naturgemässe Folge der Thatsachen und birgt die Lösung aller schwebenden Fragen in sich.

Um aber alle Keime zur Entwicklung zu bringen, ist eine strenge zielbewusste Führung der Angelegenheit nothwendig. — Was die Verstaatlichungsaction auf die Tagesordnung setzte, war die Ungenügsamkeit der Privatgesellschaften und der frische Zug, der jetzt die Handelspolitik aller Länder belebt; hiedurch trat die Nothwendigkeit eines Regierungseinflusses auf das Verkehrswesen schärfer hervor, als früher. Also dorthin, wo der Ungenügsamkeit der Privatgesellschaften grosser Spielraum gelassen ist, und dorthin, wo es handelspolitische Interessen erfordern, hat sich die Aufmerksamkeit der Verstaatlichungspolitik zu concentriren. Der Stand der Dinge duldet keine Versplitterung, keine Gelegenheitspolitik, keine Unklarheit.

Wir haben früher schon gesehen, wie viel in dieser Hinsicht die österreichische Eisenbahnpolitik zu wünschen übrig lässt. Weder in der einen noch in der anderen Richtung hat man bisher Erhebliches geleistet; ja bei specieller Betrachtung der Thatsachen wird sich zeigen, wie sehr man die Angelegenheit schon verfahren, und wie man sich noch immer bestrebt, in der einmal eingeschlagenen Richtung zu verbleiben.

Man kann bei der Verstaatlichungsaction zweierlei im Auge haben; entweder will man alle Eisenbahnlinien in Staatsbetrieb nehmen, oder nur jene, die für den Grosshandel und die äussere Politik von Wichtigkeit sind.

Nach den bisherigen Massnahmen zu schliessen, hat man in Oesterreich das erste Ziel im Auge; wenigstens muss man endlich dazu gelangen, da man daran ist, die verschiedensten Linien, ob gross ob klein, ob bedeutend oder unbedeutend, nach dem Verstaatlichungsschimmel zu verarbeiten. Ein nüchterner Blick auf die österreichischen Verhältnisse genügt, um das Zwecklose und Illusorische einer solchen Gebarung zu erweisen. Das Ziel ist für unsere Leistungsfähigkeit viel zu

weit gesteckt und birgt schon vom finanz- und eisenbahnpolitischen Standpunkte aus viele momentane Unzukömmlichkeiten. Unser Eisenbahnwesen ist zu unklar, zu unrein, um gleich in den Staatsdienst treten zu können. Der Staat besitzt nicht die Absorptionsfähigkeit, um die vielen mit verschiedenen administrativen und organischen Mängeln behafteten Unternehmungen in sich aufnehmen zu können, ohne hiedurch die Allgemeinheit zu schädigen. Bei obiger Politik wäre man aber gewiss in die Lage versetzt, eine Reihe von Eisenbahnen in Besitz zu nehmen, die sich schon in Privatbesitz einer sehr prekären Existenz erfreuen, in Staatsbesitz aber den administrativen Mechanismus complicirter und schwerfälliger machen, zu einer Zeit, in der man für einen Staatseisenbahnbetrieb nicht einmal noch Normen und Gesichtspunkte gewonnen. Dadurch auch, dass man die Angelegenheit an allen Enden zugleich anpackt, verhindert man die organische Entwicklung in einer bestimmten Richtung und zerstört die Möglichkeit der Individualisirung in den verschiedenen Sonderangelegenheiten. So ist z. B. die so wichtige Lösung der Localbahnfrage noch nicht gefunden; trotzdem erfährt sie bei der Verstaatlichungsaction eine sehr schematische und rücksichtslose Behandlung, und die voreiligen Schritte werden gewiss später eine sehr schwierige Sanirung erfordern.

Die saloppe, oberflächliche Manier, mit welcher man in dieser Angelegenheit zu Werke geht, verhindert also allein schon ein gedeihliches Ende; die Missgriffe mehren sich auf diese Art, und es wird bei einer solchen Manipulation wieder denselben Privateinflüssen ein grosser Spielraum gewährt, die durch die Action aus der Welt geschafft werden sollen.

In eclatanter Weise zeigt sich diese ganze Verschrobenheit in der Wahl der zu verstaatlichenden Objecte. Zahlreiche kleine, unbedeutende Linien sind es vornehmlich, welche zur Einlösung gelangen werden. Diese sind ja sehr leicht zu haben, denn die Besitzer sind froh, sie an Mann zu bringen. Dabei wird für solche Linien in der Regel mehr gezahlt, als sie werth sind; für den Gesammtstaat sind sie eben gar nichts werth, und an und für sich ist ihr Erträgniss ein so geringes, dass solche Staatseisenbahn-Titres von den übrigen Geldmitteln

der Steuerträger verzinst werden müssen. Die Staatseisenbahnpolitik wird also schon hiedurch von vornherein in der Oeffentlichkeit discreditirt. Auch eisenbahnpolitisch erlangt man hiedurch nicht die geringsten Erfolge; hat man auch eine bedeutende Zahl solcher Linien verstaatlicht, dann wird die Abhängigkeit dieser einzelnen Bahnen von den in Privatbesitz befindlichen Hauptlinien noch immer jene Ziele illusorisch machen, die man durch eine Staatseisenbahnpolitik anstrebt.

Man findet also einerseits durch ein solches Beginnen nicht die Mittel zu einer rationellen Verkehrspolitik und erzielt durch den in Bewegung zu setzenden grossen Apparat nicht die gewünschten Erfolge; zugleich wird andererseits damit der Staat mit einem Male in die Localinteressenfrage hineingezerrt und so die neue Eisenbahnpolitik von ihrer schwierigsten Seite aus inscenirt.

Allerdings ist in letzter Zeit Manches geschehen, was als ein Schritt vorwärts zu verzeichnen ist. Man hat einen directen Weg nach Westen und einen indirecten nach Süden gewonnen, damit aber nur einen einzigen Complex von Staatsbahnen zur Verfügung erhalten, während der grösste Theil des cisleithanischen Eisenbahncomplexes vollständig vom staatlichen Einfluss unberührt bleibt. Auch die gegenwärtig favorisirten Projecte lassen noch immer Energie und Klarheit vermissen, indem weder specielle handelspolitische Zwecke noch allgemeine Gesichtspunkte die Beweggründe bilden, sondern nur die einfache Thatsache, dass jene Projecte ohne Anstrengung zu realisiren sind.

Manche derartige Projecte gehen wahrscheinlich jetzt der Verwirklichung entgegen. Man will die Mährisch-Schlesische Centralbahn verstaatlichen, jene Bahn, welche zur Concurrenz der Nordbahn gebaut wurde, dieser aber niemals auch nur annähernd wird Concurrenz bieten können. Man spricht von der Erwerbung der Prag-Duxer Eisenbahn, jener Linie, deren technische Betriebsbedingungen zu den ungünstigsten aller Bahnen zählen. Man gedenkt auch von der Kaiser Franz Josefs-Bahn Besitz zu ergreifen, einer Linie, welche weite sterile Strecken durchzieht und höchstens durch ihren Endpunkt Eger einige Bedeutung erlangt, wodurch aber die unverhältnissmässig grosse Betriebslänge nicht aufgewogen wird. Et cetera.

Es lassen sich aus diesen Actionen weder tarifpolitisch noch handelspolitisch bedeutende Folgen erwarten. Es erscheint hiedurch also nur Aufmerksamkeit und Credit auf Unternehmungen versplittert, welche weder durch einheitliche Gesichtspunkte noch durch irgend einen momentanen Nutzen die Staatseisenbahnpolitik zu fördern, zu kräftigen oder zu klären im Stande sind.

Durch lange Zeit befolgt, würde dieses Vorgehen allerdings zum reinen Staatseisenbahnsystem führen; die Actionen würden nämlich erst mit Hinsicht auf diesen letzten Zweck einige Bedeutung erlangen. Es erscheint aber bei den österreichischen Verhältnissen nicht rathsam, so weit auszuholen und ein Ziel anzustreben, das durch eine so verworrene Introduction wahrscheinlich nie erreicht wird.

Viel näher liegend und mit Rücksicht auf die besprochenen geographischen Verhältnisse Oesterreichs viel passender wäre die Anstrebung des gemischten Eisenbahnsystems.

Ein solches System ist das gegenwärtig in Deutschland bestehende; dasselbe können wir uns aber nicht zum Muster nehmen, da es auf dem Princip der Concurrenzbahnen beruht. Wie schon bemerkt, ist in Oesterreich eine solche Eisenbahnconcurrenz mit den Hauptrouten unmöglich; wirklich concurrenzfähige Linien gibt es nicht, und neue Linien anzulegen mit ebenso günstigen Betriebsbedingungen, wie die der ersteren, ist undurchführbar. Es kann also nur vor Allem Zweck der Eisenbahnpolitik sein, jene Strecken in Staatsbesitz zu bringen, die vornehmlich die Hauptverkehrsrouten beherrschen. Mit der Herrschaft über diese Verkehrswege ist auch Alles erreicht, was vorläufig zu erreichen ist. Man gewinnt damit eine sichere Position, von der aus man alle übrigen Eisenbahnfragen beurtheilen und beeinflussen kann. Mit den gewonnenen Linien ist zugleich ein einheitlicher Betrieb verbunden; dieser ist dann auch die Schule für die aufzuziehenden Staatseisenbahnbeamten, und zwar unter jenen grossen Gesichtspunkten, die eben daselbst ihre Pflege und Verwerthung finden. Es ist da auch schon von vornherein eine bestimmte Tarif- und Verkehrspolitik mit einer Schärfe und Exactheit vorgezeichnet, welche keine Irrung zulässt.

Der Staatseisenbahnbetrieb auf diesen Linien wäre also eine Schulung für die Oeffentlichkeit und die Functionäre, und er wird bald so viel Klarheit in manche Verhältnisse bringen, dass man sich dann den verwickelten Zuständen der übrigen Bahnen mit jenem Verständniss und jener politischen Sicherheit zuwenden kann, die diese Verhältnisse erfordern.

Es ist bereits angedeutet worden, welche Linien das Ziel der Action zu sein haben. Eine Kaiser Ferdinands-Nordbahn kann nicht anders dem öffentlichen Wohle leben, als wenn sie als Privatgesellschaft stirbt. Wir werden uns nicht eher einer zweckentsprechenden Entfaltung Triests erfreuen können, als bis die Südbahn in Staatsbesitz übergegangen. Und was den nordwestlichen Anschluss im Elbedurchbruch betrifft, so ist die Nordwestbahn im Verein mit der Elbethalbahn jene Linie, welche die meisten Chancen für einen erspriesslichen Staatseisenbahnverkehr bietet. Alle übrigen im Interesse des Verkehrs eingeleiteten Massregeln sind nur Surrogate ohne bedeutenden oder nur vorübergehenden Erfolg.

Mit oben angeführten Massnahmen hat aber auch die Verstaatlichungsaction vorläufig zu enden; man hat dann zur Verfolgung der angedeuteten Ziele Alles, dessen man bedarf, und für die übrigen Eisenbahn-Angelegenheiten sind die Zustände noch nicht reif genug, um ungestraft die fernere Entwicklung durch voreilige Schritte zu präjudiciren.

* * *

Neben der Erwerbung der bereits in Betrieb befindlichen Hauptlinien hat man vornehmlich die Aufmerksamkeit auf den Bau jener Staatseisenbahnen zu richten, welche geeignet sind, das Netz zu vervollständigen und die Handelsverhältnisse Oesterreichs zu consolidiren.

Es ist schon darauf hingewiesen worden, wie es von vornherein Sache des Staates sei, jene Linien herzustellen, die vermöge ungünstiger Verhältnisse nie auf eigenen Füssen stehen könnten, deren Hauptnutzen aber in der Rückwirkung auf die von ihnen tangirten Districte zu suchen ist.

Gerade in Oesterreich ist für eine solche staatliche Thätigkeit noch ein weites Feld offen, denn im Gegensatze zu Eng-

land, Frankreich und theilweise auch Deutschland, wo die Eisenbahnen meist durch den bereits vorhandenen Verkehr und schon florirende Production hervorgerufen wurden und für die also schon eine bestimmte Handelspolitik vorgezeichnet war, haben in Oesterreich die Eisenbahnen den Productionszweigen noch viele Wege zu ebnen und Districte zu eröffnen; deshalb ist gerade hier eine kluge, einheitliche und selbstlose Eisenbahnpolitik nothwendig, um jene Zwecke entweder nicht im Keime zu ersticken oder sie zum Ausnützungsobject Einzelner werden zu lassen.

Gegenwärtig sind in Oesterreich einige bedeutende Staatseisenbahnbauten in Ausführung begriffen. Vor Allem ist es die Arlbergbahn, deren Project des Alters wegen fast schon zur Familientradition geworden. Ihre endliche Ausführung ist die Antwort auf die vor drei Jahren eingeführten deutschen Getreidezölle. Dem österreichischen Getreideexport soll für immer eine unabhängige Strasse gesichert werden.

Unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist die Arlbergbahn auch berufen, im europäischen Handel eine erste Rolle zu spielen; tritt aber in der deutschen Zollpolitik jene Schwenkung ein, die ja schon seit einiger Zeit angestrebt wird, dann wird diese Bahn eine schwere Concurrenz mit der Donaulinie zu bestehen haben. Die projectirte Kettenschifffahrt bis Ulm und bairische Linie bis Lindau ist dann bezüglich der so viel umworbenen Schweizerplätze in entschiedenem Vortheile. — Für immer wird aber die Arlbergbahn ihre Bedeutung für den mittelländisch-süddeutschen Verkehr behalten, und bei einer einigermassen klugen Tarifpolitik und bei entsprechendem Einvernehmen mit der Brennerlinie wird man immer einen Theil des der Gotthardbahn zugedachten Frachtquantums auf die österreichische Route lenken können. Es ist deshalb nicht ganz unbegründet, wenn die Arlbergbahn die handelspolitische Revanche Oesterreichs an Italien genannt wird.

Ihre Wichtigkeit wird auch diese Bahn für immer in strategischer Hinsicht behalten, denn Oesterreich beherrscht durch sie die Bodensee-Stellung, die Achillesferse der strategischen Disposition Süddeutschlands.

Der zweite bedeutende Eisenbahnbau ist die Galizische Transversalbahn. Dieses Project verdankt den verschiedensten Einflüssen seine Verwirklichung. Vor Allem war es die monopolistische Gebarung der Carl Ludwig-Bahn, welche den Gedanken an Concurrenz erweckte; zugleich bezweckt man die Aufschliessung der noch brachliegenden galizischen Karpathengegenden. Beide Ziele werden sich wohl nie vereinen lassen; durch die Terrainverhältnisse begünstigt, wird die in einförmiger Niederung laufende Carl Ludwig-Bahn gegen die im Gebirge in starken Steigungen und scharfen Curven angelegte und viele Wasserscheiden überschreitende Bahn immer im Vortheile sein. Die Transversalbahn wird jedoch nicht verfehlen, auf die Ausnützung der dortigen, an Naturproducten, besonders an Holz reichen Gegenden befördernd zu wirken. Eine interessante Erscheinung ist jedoch hiebei zu verzeichnen; wir haben hier das merkwürdige Verhältniss, dass die Privatbahn den Weltverkehr und die Staatseisenbahn den Localverkehr besitzt.

Was aber die Regierung dennoch zur Realisirung des Projectes bewogen, war weder die Favorisirung Galiziens, noch ein handelspolitischer Vortheil, sondern die strategische Bedeutung der Linie. Bei den gegenwärtigen Verhältnissen wäre mit dem Falle der Dniester-Weichsellinie jede Verbindung der einzelnen Truppenkörper untereinander unterbrochen. Die tiefer im Gebirge liegende und leichter zu deckende Transversalbahn wird nun eine zweite und sicherere Operationslinie herstellen und somit die Vertheidigungsfähigkeit Galiziens bedeutend erhöhen.

Von grösserer commercieller Bedeutung ist die Böhmisch-Mährische Transversalbahn, welche hoffentlich ihrer baldigen Realisirung entgegengeht. Die centralistischen Bestrebungen in der vorkrachlichen Eisenbahn-Aera trugen wohl dem Radialverkehr volle Rechnung; die Pflege des Transversalverkehrs wurde dabei aber überall dort vernachlässigt, wo nicht ohnehin schon ein bedeutender Durchzugsverkehr die Eisenbahnunternehmer anlockte. Es wurden auf diese Art bedeutende Landstriche ganz localisirt, indem sie jenes Transportmittels entbehrten, durch welches die begünstigten Striche mit dem steigenden Verkehr in Contact bleiben konnten. Manche reiche Landstriche und industriefähigen Territorien entbehren deshalb

heute noch jener Verbindung, die einen günstigen Austausch der Producte ermöglichte, ja die Verbindung von Provinz zu Provinz lässt noch Manches zu wünschen übrig. Die Böhmisch-Mährische Transversalbahn wird nun solche weite und reiche Territorien durchziehen, die bisher in keiner Connexion standen, und für den Getreideexport neue Wege eröffnen.

Vielleicht das interessanteste Project, das sich wohl schon eines bedeutenden Alters erfreut, in neuester Zeit aber wieder lebhaft ventilirt wird, ist die Ueberschienung des Predil. Die Kronprinz Rudolf-Bahn wurde schon unter dem Auspicium einer Verlängerung zum adriatischen Meere gebaut. Nach einer langdauernden prekären Lage dieser Unternehmung entschloss man sich endlich zur Ausführung des Projectes, aber man verlängerte die Linie nicht nach Triest, sondern nach Venedig. Allerdings datiren aus der unglücklichsten Zeit Oesterreichs noch diesbezügliche Verträge mit Italien. Sollte es aber auch wirklich unmöglich gewesen sein, die Herstellung eines Schienenweges für italienische Interessen auf österreichischem Boden zu umgehen, so wären die schädlichen Wirkungen nur durch gleichzeitige Herstellung der Predilbahn zu paralysiren gewesen; da war es aber wieder der bedeutende Capitalsaufwand, der hievon abschreckte. Es ist überhaupt sehr bezeichnend für Oesterreich, welche bedeutende Rolle der Geldfrage eingeräumt wird, und oft das gerade in Fällen, bei welchen jeder Gulden Ersparniss mit hundertfachem Abbruch vom Volksvermögen gezahlt werden muss.

In Gegenwart ist man in der Discussion über eine einschlägige Frage, die Triester Frage, begriffen. Die stagnirenden Handelsverhältnisse unserer Seestadt und die seit Eröffnung der Gotthardbahn zwingende Nothwendigkeit, die handelspolitischen Bestrebungen Italiens nicht auf Kosten unseres Handels gedeihen zu lassen, liessen die Frage in das derzeitige acute Stadium treten. Trotz aller Gründlichkeit der Discussion aber wird die Lösung wahrscheinlich eine sehr einseitige sein.

Obwohl man sich sofort klar geworden, dass die Hauptschwäche Triests in der spärlichen Verbindung mit dem Continente besteht, berechnet man sich augenblicklich die Summen, welche zur Abhilfe erforderlich wären.

Obwohl man überzeugt ist, dass durch eine directe Eisenbahnverbindung mit Salzburg die Frage glänzend gelöst wäre, bemüht man sich, eine Menge billiger Mittelchen ausfindig zu machen, die, obgleich leicht inscenirt, wie Halbheiten überhaupt in ihren Wirkungen bald verflüchtigt wären.

Obwohl man volle Klarheit von der weitreichenden Wichtigkeit des Triester Handels besitzt, nimmt man doch Anstand, „für das Interesse einer einzigen Stadt", wie man sagt, so bedeutende Opfer zu bringen.

Vor Allem ist die Frage, als Triester Frage behandelt, ganz irrig aufgefasst; es handelt sich hier nicht um die Interessen Triests, sondern um die handelspolitische und politische Stellung Oesterreichs überhaupt. Triest war von jeher nicht das, was es vermöge seiner Lage sein kann und soll: das Emporium Deutschlands für den Orienthandel, jene Hauptpforte des mitteleuropäischen Verkehrs, für welche jetzt Genua ausersehen scheint. Bisher bildete nur ein kleiner Theil Oesterreichs das Hinterland dieses Hafens, und selbst dieser unverhältnissmässig kleine Complex ist in ungenügender Eisenbahnverbindung mit demselben. Durch eine direct nach Norden führende Eisenbahnlinie gewinnt man Süd- und Mitteldeutschland als Absatzgebiete, wodurch für die österreichische Handelsthätigkeit ein neues Feld eröffnet wäre. Man emancipirt zugleich Deutschland von der Verbindung mit Italien durch die Schweiz, erhöht also das Interesse Deutschlands für die österreichischen Handelsbeziehungen und macht auf diese Art alle Bestrebungen Italiens auf die österreichischen Küstenländer illusorisch. Oesterreich gewinnt dadurch einen Bundesgenossen in seiner Orientpolitik, indem Deutschland diesen Fragen näher gerückt wird; die so angebahnte gemeinsame Zoll- und Handelspolitik ist dann ein weiterer Schritt zur innigen Vereinigung, welche beiden Staaten ausser grossen internen Vortheilen auch in Europa jenes Uebergewicht sichern wird, das zur erspriesslichen Lösung der Orientfrage als absolute Nothwendigkeit erscheint.

Eine solche Eisenbahnlinie kommt also nicht, wie behauptet wird, nur Triest zu gute, sondern sie ist ein wichtiges Werkzeug für die äussere Politik Oesterreichs, und jene Summen,

die, nebenbei bemerkt, ihre reiche Verzinsung schon im Betriebe finden würden, sind nur zur Sicherung jener Zwecke verausgabt, für welche wir uns bezüglich unseres Heeres und der Marine so enorme Opfer aufladen.

Dass eine Eisenbahnlinie „Laak-Divacca-Triest" ebensowenig wie verschiedene Tarif-Evolutionen solchen Zwecken wird dienstbar gemacht werden können, ist augenscheinlich; sie würde im besten Falle, jedoch nur unter bedeutenden Opfern, einen Theil des Verkehres der Südbahn auf die Kronprinz Rudolf-Bahn lenken, also nur jener Einseitigkeit dienen, die eine Hauptkrankheit Triests ausmacht.

Will man also die Frage von Grund aus lösen, so kann der Bau einer Predil-Tauernlinie nicht erspart werden; man geht aber dann in der Ueberzeugung nicht irre, dass eine solche Linie die wichtigste Verbindung Mitteleuropas mit dem Mittelmeere zu werden verspräche, was Oesterreich auch in dieser Richtung eine bedeutende bleibende Rolle in der europäischen Handelspolitik sichern würde.

Alle jene Linien aufzuführen und zu besprechen, auf welche die Eisenbahn-Bauthätigkeit des Staates zu lenken wäre, würde zu weit führen; hier erwähnt sei nur die Nothwendigkeit einer directen Verbindung Schlesiens mit Böhmen, Ober-Oesterreichs mit Mähren, Unter-Krains mit Kroatien etc.

Als Richtschnur für alle diese Projecte hat das Bestreben zu dienen, die Provinzen untereinander in möglichst nahen Contact zu bringen, um sie durch den leichtesten und erspriesslichsten Wechselverkehr aneinanderzuketten und so auch der Politik ein Moment an die Hand zu geben, die um sich greifende gegenseitige Entfremdung und Localisirung einzelner Provinzen zu verhindern.

VIII.

Staatseisenbahnbetrieb und Tarifpolitik.

(Der Betrieb als Schwerpunkt der Staatseisenbahn-Gebarung. — Finanzielle Seite. — Die Solidarität zwischen Staat und Eisenbahn das Ziel. — Schädlicher Einfluss engherziger Finanzgebarung. — Frage des zweckmässigsten Staatseisenbahnbetriebes. — Centralisation und Decentralisation. — Anwendung auf die österreichischen Verkehrsverhältnisse. — Bedeutung der Frage für die Fortentwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens. — Stellung der Tariffrage. — Bisherige Tarifpolitik. — Ungesundheiten. — Reformvorschläge. — Unzulänglichkeit derselben. — Normen für eine rationelle Tarifreform.)

Es ist aus dem Vorhergehenden ersichtlich, welch' weites Feld in Oesterreich für die eisenbahnpolitische Thätigkeit vorhanden ist; wohin der Schwerpunkt dieser Thätigkeit zu verlegen, muss sofort klar werden, wenn man bedenkt, dass die Uebernahme und Herstellung der angeführten Linien nur den Anfang jener volkswirthschaftlichen Action bilden, für welche der Staatseisenbahnbesitz eben nur als Mittel zum Zwecke erscheint. Zur gedeihlichen Weiterführung der Angelegenheit ist es demnach vonnöthen, dem künftigen Staatseisenbahnbetrieb die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden, da in ihm sich jener Grad der Geschicklichkeit ausdrückt, mit dem man das todte Werkzeug, Eisenbahn, zu handhaben versteht.

Was vorerst die freie Manipulation wesentlich hindert, ist die finanzielle Seite der Angelegenheit. Indem die Rentabilität der Linien nicht als Zweck erscheinen darf, geräth man hiedurch in Widerspruch mit den herrschenden Ansichten über die moderne Geldmanipulation; man glaubt dem Staate durch die Verzinsung scheinbar unrentabler Eisenbahncapitalien neue unproductive Lasten aufzuladen, wozu sich selbst bei Uebernahme rentabler Linien noch das peinigende Gefühl gesellt,

den Staat für so bedeutende Summen verpflichtet zu wissen. Erschwert dies schon die Uebernahme bestehender Linien sehr wesentlich, so steigern sich die Hindernisse bei Aufbringung der für die Bahnbauten nothwendigen Summen geradezu in's Enorme.

Nach den gegenwärtigen Anschauungen spielt also die Finanzfrage bei Bau, Uebernahme und Betrieb der Linien die erste Rolle. Die Staatseisenbahnen von diesem hemmenden Einfluss zu emancipiren, erscheint demnach als erstes und wichtigstes Erforderniss zu einer neuen und gesunden Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse. Woher zu diesem Zwecke die Mittel zu nehmen, ohne sich auf der anderen Seite zu belasten, hat der Gegenstand specieller Erörterungen zu sein; jedenfalls darf man hiebei nicht die Steuerkraft des Landes oder dessen Credit als einzige Geldquelle ansehen, man muss vielmehr untersuchen, ob nicht irgend ein anderer Werthbesitz des Staates zu Eisenbahnzwecken flüssig zu machen wäre. In erster Linie sind es die Staatsdomänen, welche diesbezüglich die Aufmerksamkeit auf sich lenken. In der modernen Staatswirthschaft haben sie ohnehin als solche ihren Werth verloren. Sie erscheinen jetzt nur mehr als Ueberbleibsel einer längst überwundenen Anschauung über den Reichthum eines Staates. Ihre Bewirthschaftung in Staatsregie ist auch bei Weitem nicht so fruchtbringend, als sie es in Privatbesitz wären, und diese Domänen erscheinen daher nur als ein nutzloses und schwerfälliges Anhängsel der modernen Staatswirthschaft.

Viel zeitgemässer wäre es daher, diese fast unfructificirten ruhenden Werthe für Verkehrszwecke zu verwenden und sie auf diese Art als wirkliche Staatsmittel in den activen Staatsdienst zu ziehen.

Ein weiteres Mittel, das aber wohl nur als momentaner Nothbehelf dienen darf, wäre die Aufbringung weiterer Summen für Eisenbahnzwecke durch neue Hypotheken auf die bereits im Staatsbesitz befindlichen Linien.

Durch solche Anstrengungen wird es vielleicht möglich sein, manches nothwendige Unternehmen auszuführen, ohne hiebei an den allgemeinen Staatscredit appelliren zu müssen. Das Gefühl der Solidarität zwischen Staat und Eisenbahn wird

sich dann nach und nach gewiss kräftigen; es wird endlich dahin kommen — und dies muss man so bald wie möglich zu erreichen suchen — dass hinter jeder eisenbahnpolitischen Action der Staat mit seiner ganzen Finanzkraft steht.

Bis dahin kann aber — ein Decennium mag darüber vergehen — die finanzielle Manipulation der Eisenbahnen, obwohl verstaatlicht, dennoch auf eigene Füsse gestellt sein. Indem nun immer angestrebt werden wird, den Staatseisenbahnbetrieb nicht durch neue finanzielle Opfer des Staates zu heben und zu kräftigen, könnte sich wohl bei eventuellen Ueberschüssen das Verlangen regen, die erzielten Reingewinnste in den Staatssäckel fliessen zu lassen, statt sie für specielle Eisenbahnzwecke weiter zu verwenden.

Es ist daraus sofort ersichtlich, welche Gefahren aus der finanziellen Calamität für ein Staatseisenbahnsystem erwachsen. Die Bildung des Netzes wird schädlich beeinflusst, einseitige Sparsamkeit hindert die Erreichung handelspolitischer Zwecke, und das Rentabilitätsprincip in der Verwaltung endlich macht jede wohlthätige Wirkung auf die Allgemeinheit unmöglich; es wird somit ein Staatseisenbahnsystem unter diesen Umständen zwecklos. Wir haben dann wieder ein seinem Schicksale überlassenes Eisenbahnwesen, allen möglichen selbstischen Zwecken zugänglich, behaftet mit allen Mängeln einer knauserigen, einseitigen Wirthschaft.

Wir wollen aber von einer Staatseisenbahn-Verwaltung selbstverständlich mehr; wir wollen, dass der Staat jede Eisenbahn, die er als sein Eigenthum anerkennt, auch als solches pflege, dass er nicht nur den Besitz erkaufe und ihm den Namen gebe, sondern seinem und dem grossen Interesse zuliebe fortfahre, für denselben zu sorgen.

Diese Sorge besteht neben der finanziellen Unterstützung hauptsächlich auch darin, die Mittel ausfindig zu machen, mittelst welcher die Eisenbahn zum brauchbarsten Werkzeug für die politischen und handelspolitischen Intentionen gemacht werden könne; wir stehen also unmittelbar vor der Frage des zweckmässigsten Staatseisenbahnbetriebes. Von ihm hängt nicht nur, wie schon oben bemerkt, die finanzielle und

technische Leistungsfähigkeit ab, sondern durch ihn sind auch die Rückwirkungen auf die Volkswirthschaft bedingt.

Es ist gewiss die Behauptung begründet, dass die Art des Eisenbahnbetriebes in innigem Zusammenhang mit den übrigen Landesverhältnissen gebracht werden muss. Mit Rücksicht auf die bereits besprochene Eigenart der geographischen und handelspolitischen Verhältnisse Oesterreichs bedarf nun durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen die Betriebsfrage einer positiven Lösung. Durch Vereinigung der Hauptlinien in einer Hand, in der des Staates, würde sonst die Betriebsgebarung dem Schlendrian verfallen und durch eine gleichmässige bureaukratische Verwaltung die für jeden District nothwendige Individualisirung verhindert.

Das Bestreben nun, ein nachahmenswerthes Muster für einen Staatseisenbahnbetrieb zu finden, ist ziemlich resultatlos; wäre auch irgendwo ein derartiger bewährter Modus zu finden, so wäre er aber gewiss ebensowenig übertragbar, wie politische Verfassungen. — In keinem grösseren Staate, ausser in Deutschland, hat der Staatseisenbahnbetrieb eine Vergangenheit hinter sich, und in diesem Lande ist das Eisenbahnwesen noch zu viel mit den Herkömmlichkeiten und Vorurtheilen des Privatwesens verquickt, als das es speciell für Oesterreich zum Vorbilde dienen könnte. Immerhin mögen uns die dort gemachten Erfahrungen zur Lehre und als Behelfe dienen.

Bei der Mannigfaltigkeit des deutschen Verkehres und der reichen Gliederung der Productionsbezirke, welche als ebensoviele unabhängige Verkehrsbezirke dastehen, war die Decentralisation der Verwaltung die nothwendige Folge; die zu dem Behufe eingesetzten Localdirectionen sorgen für das Bedürfniss der einzelnen Districte und sind auch vermöge ihrer Competenz und Organisation zur Wahrnehmung desselben befähigt.

Man scheint in Oesterreich dieses Princip nachahmen zu wollen, da man mit der Centralisation der Verwaltung einmal schon üble Erfahrungen gemacht und weil ausser diesem Usus bis jetzt keine andere Verwaltungsform als die deutsche existirt.

So sehr sich das letztere System auch in Deutschland bewähren mag, darf es in Oesterreich nicht blind nachgeahmt

werden. Ein wichtiges Moment ist es, welches das österreichische Verkehrswesen von dem deutschen unterscheidet. Dort sind es die schon erwähnten Verkehrsdistricte mit selbstständiger Production, welche die naturgemässen Verwaltungsbezirke ausmachen; in Oesterreich aber haben wir fast ausschliesslich durchlaufende Verkehrsrouten. Diese Routen werden ihrer ganzen Ausdehnung nach meist von bestimmten Frachtgattungen versorgt und müssen deshalb unter einer einheitlichen Verwaltung belassen bleiben. Der österreichische Verkehr ist und bleibt einmal centralistisch, und es wäre ein entschiedener Fehlgriff, diesen Verkehr von Punkten aus verwalten zu lassen, die für ihn kein directes Interesse und Verständniss haben*). Arrondirte Verkehrsbezirke mit selbstständigen Impulsen, wie in Deutschland, existiren bei uns nicht, und so wären solche Localdirectionen in jedem Falle in ihrer Abgrenzung willkürlich und in ihren Wirkungen von vornherein illusorisch. Es würden hiedurch die von den österreichischen Hauptrouten geforderten einheitlichen Verkehrsleistungen in die Leistungen verschiedener Verwaltungsbezirke zerrissen werden, was die Administration nicht nur vertheuern und erschweren, sondern die correcte Functionirung wesentlich beeinträchtigen müsste.

Viel eher empföhle sich eine Trennung der Verwaltung nach der Qualität des von den Linien zu leistenden Verkehres. Zu dem Zwecke hätte die Gebarung für die einheitlichen Hauptrouten von jener der anderen Linien gesondert zu werden. Der Welt- und Hauptverkehr wird dann unter einheitlichen Gesichtspunkten administrirt und geleitet werden können, und ebenso wird die Verwaltung nicht von jener Unzahl von Verhältnissen beeinträchtigt sein, die ihrer heterogenen Natur wegen eine einheitliche Eisenbahnleitung erschweren und doch häufig noch unberücksichtigt bleiben, weil sie eine für den Dienst aller Verhältnisse bestimmte Verwaltung überbürden oder in den Rahmen der Verwaltung nicht passen. Während man sich

*) Wie widersinnig ist es z. B., eventuellen Localdirectionen in Laibach, Klagenfurt, Linz etc. einen Verkehr besorgen zu lassen, der die Stadt und das betreffende Land eigentlich gar nichts angeht.

aber nach dem vorgeschlagenen Theilungsmodus auf der einen Seite ausschliesslich dem Dienste des grossen Verkehres widmen kann, haben die den Provinzverhältnissen dienenden Linien viel mehr Eignung, die Localbedürfnisse wahrzunehmen und sich jenen Forderungen zu accomodiren. Es wird damit auch die schablonenhafte Uebertragung eines Verkehrsusus auf die Linien anderer Kategorie verhindert und zudem noch der grosse Vortheil gewonnen, dass durch den Wechselverkehr verschieden gearteter Verwaltungskörper im Bestreben gegenseitiger Accomodirung jenes Leben und jener Fortbildungsprocess angebahnt wird, der vor Allem einer Institution eigen sein muss, die so innig mit jedweder Fortschrittsbedingung verknüpft ist.

Auch zur Lösung der Competenzfrage wäre damit viel geschehen; bei dem gegenwärtig angebahnten System wird sich sehr bald ein heftiger Kampf zwischen der Legislative und den Provinzorganen entspinnen, und je nach dem Ausgang des Streites würde entweder die Centralleitung eine solche Gewalt über die ganzen Eisenbahnverhältnisse gewinnen, dass die Localdirectionen nur zu administrativen Hilfsämtern herabsinken würden, oder es würde den letzteren eine solche Competenz eingeräumt, dass sie im Stande wären, die ganze Legislative für den österreichischen Verkehr zu decentralisiren und so die wichtigste Lebensbedingung desselben zu beeinträchtigen. Hat man aber durch eine Centralleitung der Hauptrouten die Reichsinteressen gesichert, dann kann man den Provinz- und Localbehörden ein bedeutendes Mass von Competenz in ihren Eisenbahnangelegenheiten gewähren, und die einzelnen Verwaltungen wären nicht bemüssigt, zwei Strömungen zu dienen oder den Dienst der einen zu vernachlässigen.

Hauptsächlich aber wäre damit ein bedeutender Schritt in der Lösung der Localbahnfrage geschehen, in welcher bisher die Länder das Entscheidungsrecht beanspruchten, während das Reich natürlich jede Einmischung in Angelegenheiten zurückweisen musste, die bisher in das Ressort seiner Verwaltung und besonders seiner finanziellen und politischen Verantwortlichkeit fielen.

Es wäre also mit dieser Art der Eisenbahnverwaltung ein grosser Widerspruch der Eisenbahn- und Reichsgesetzgebung behoben, indem damit den Ländern und Districten auch in Eisenbahnangelegenheiten jene Freiheit gewährt wird, die sie in der wichtigen Errungenschaft der Landes- und Gemeindeautonomie besitzen. Die Eisenbahnverwaltung steht auf diese Art mit dem System der Reichsverwaltung in besserem Einklang, und die Fühlung zwischen beiden Verwaltungskreisen wird eine leichtere, naturgemässere und correctere sein.

Auch die Eisenbahnthätigkeit wird damit erleichtert und gefördert; die Interessenkreise werden nicht in jeder localisirten Eisenbahnangelegenheit an die Geneigtheit der Reichsverwaltung appelliren müssen, die dafür nicht das nöthige Mass von Ueberzeugung, Einsicht und Eifer haben kann; Länder, Gemeinden und Interessenten würden dadurch auch zu finanziellen Leistungen aufgemuntert, da die künftige Gebarung und Ausnützung mehr in ihrem Wirkungs- und Interessenkreise läge.

Es geht hieraus hervor, dass durch eine solche Organisation dem wichtigen Moment des Verkehrs, der Individualisirung, volle Rechnung getragen wird, was bei der extremen Verschiedenheit der österreichischen Localverhältnisse als ein besonderer Vorzug obigen Systems zu gelten hat, während auf der anderen Seite dem wichtigsten Elemente des österreichischen Verkehrslebens, dem Grossverkehre in- und ausländischer Producte auf unseren Verkehrsstrassen, die grösste und ausschliessliche Sorge der Centralleitung zu Theil werden kann.

Wir können hier nicht alle Details besprechen. Das aber glauben wir klargelegt zu haben, dass durch diese Scheidung zwischen Haupt- und Nebenstrassen — Einigung der ersteren, Decentralisation der letzteren — ein grosser Schritt gethan würde und dass dadurch für die Lösung der vielen noch schwebenden Fragen bezüglich Verwaltung und Gesetzgebung im österreichischen Eisenbahnwesen eine naturgemässe Basis gewonnen wäre.

* * *

Jener Zweig der Eisenbahnmanipulation, welcher mit der Oeffentlichkeit in directeste Berührung tritt und wo die Consequenzen der Privat- und Staatswirthschaft am stärksten aufeinandertreffen, ist das Tarifwesen. Es ist unstreitig von grösstem Einfluss auf jedwede Production und daher eines der wichtigsten Mittel unserer Handelspolitik.

Das Wesen der Transportkosten ist bereits früher (namentlich in Capitel III, Verkehr und Volkswirthschaft) erörtert worden. Wir zeigten dabei den Gegensatz zwischen den Bestrebungen der Privatparteien und der Eisenbahnverwaltungen, ferner, welche enormen Schädigungen die öffentlichen Interessen hiedurch erleiden.

Es wäre übrigens eine der umfangreichsten und schwierigsten Aufgaben, den nationalökonomischen Werth oder Unwerth des gegenwärtigen Tarifusus bis in's Detail zu berechnen und festzustellen; als Beweis seiner Unzulänglichkeit aber genügen schon die vielen unliebsamen Erscheinungen im Verkehrswesen und die endlosen Conflicte zwischen ihm und den volkswirthschaftlichen Bestrebungen. Es ist daher bereits zur allgemeinen Ueberzeugung geworden — und wir haben die Gründe hiefür angeführt — dass die Tarife in ihrer jetzigen Gestalt bei Weitem nicht mehr den Anforderungen entsprechen, die in Folge der gegenwärtigen Weltlage, der geographischen und socialen Gliederung der Production an sie gestellt werden müssen.

Hauptsächlich zwei Strömungen sind es, die eine Neugestaltung der bisherigen Normen gebieterisch fordern:

1. die Productionskraft der aussereuropäischen Länder und
2. die wachsende Intensität der Ausnützung europäischer Hilfsmittel.

Seitdem uns Amerika mit Naturproducten überschüttet und Russland vom Schwarzen Meere aus durch die Mittelmeerhäfen die Märkte beeinflusst, sind in den Productionsgebieten wesentliche Verschiebungen eingetreten. So sehr nun diese Verhältnisse der Weltwirthschaft zu gute kommen, für Oesterreich, als einem Agriculturstaate, ist eine einschneidend schädliche Wirkung zu befürchten. Seit diesem Umschwung sind bereits die Agrarverhältnisse zu einem gefährlichen Stillstande

gekommen, und die drohende Entwerthung ganzer Districte Oesterreichs müsste gefährliche Veränderungen der Bevölkerungs- und Machtverhältnisse zur Folge haben.

Zweitens bietet die Industrie nicht mehr jene Gewinnste, wie zur Zeit ihres Emporwachsens; die Concurrenz der Länder und das „Populärwerden" der Industrie mit ihren Erzeugnissen reducirten die Preise und fordern auch gebieterisch eine Herabsetzung der Transportkosten.

Wie müssen diese Verhältnisse umsomehr in Oesterreich drückend wirken, wo die technische Ausnützung industrieller Hilfsmittel bei Weitem noch nicht den Grad wie in den concurrirenden Ländern erreicht hat und wo die Industrie, wie im vorigen Capitel erörtert wurde, schon in ihrer Disposition mit so bedeutenden Verkehrsschwierigkeiten zu kämpfen hat!

Alles bisher Erörterte drängt wohl zu dem Schlusse, dass in Oesterreich wie nirgends sonst die erhebliche Herabsetzung der Transportkosten und die Reform in der Bemessung derselben als drängende Nothwendigkeit erscheint.

Wie stellt sich nun die bisherige Tarifpolitik zu dieser Sachlage?

Bei genauerer Betrachtung zeigt sich hiebei ein interessantes Resultat: Die Tarife in Oesterreich sind im Allgemeinen viel höher, als die in den anderen Ländern, und eine schwerfällige Manipulation mit kostspieligen Manipulationsgebühren verschärft diesen Umstand bis in's Unerträgliche. — Die Privatgesellschaften sind es eben, die sich der monopolisirten Hauptrouten bemächtigt haben; sie halten an jenen Tarifen fest und gestalten dadurch diese Linien trotz ihres ausserordentlich kostspieligen administrativen Apparates zu den rentabelsten Unternehmungen, d. h. zu den für sie, die Unternehmer, rentabelsten.

Durch die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Westbahn und die Constituirung eines selbstständigen Staatseisenbahnbetriebes scheint nun die Angelegenheit in Fluss gekommen und bereits eine Wendung zum Bessern eingetreten zu sein. Man leitet umfassende Erhebungen ein und scheint eine durchschnittliche Ermässigung von 10 Procent entriren zu wollen. Es wäre damit für den Anfang schon viel geschehen, denn

man käme dadurch im Allgemeinen auf das Niveau der auf den deutschen Staatsbahnen herrschenden Tarife.

Eine naturgemässe Verbesserung des Systems kann aber durch einfaches Herabsetzen der Transportkosten nicht erzielt werden; es hiesse dies auf einem Wege fortschreiten, der die Tarifpolitik schon längst von der wahren Richtung abgelenkt hat. Das Uebel liegt tiefer und kann nicht eher behoben werden, als bis mit dem ganzen gegenwärtigem System gebrochen ist.

Zergliedern wir in Kürze dieses ganze gegenwärtige „System".

Die Basis der Bemessung ist die nicht umsonst so berüchtigte Waarenclassification; man gründete diese gleich von allem Anfang auf die auch in anderer Hinsicht so unheilvollen eisenbahnwirthschaftlichen Forderungen. Ist also das Princip schon ein ganz verfehltes, so entstand durch die Consequenzen der Gebarung in Verquickung mit unabweislichen volkswirthschaftlichen Forderungen eine „Tarifverwirrung", durch die man bald allen Boden verlor. Der Oeffentlichkeit war damit jeder Einblick in das Wesen der Transportkosten verwehrt, und die unmittelbaren Interessenten und einige wenige Bevorzugte hatten hiedurch die beste Gelegenheit, im Trüben zu fischen.

Solche Ungesundheiten sind vor Allem zu heilen. Man hat zu dem Zwecke die Widersprüche und Inconsequenzen der Waarenclassification auszumärzen und ein möglichst klares und naturgemässes System der Bemessung zu acceptiren.

Welche Basis für das künftige Ausmass zu gelten habe, das hat der Gegenstand specieller Erörterung zu sein.

Manche Vorschläge gehen in Folge der bisherigen Vielgestaltigkeit der Tarife auf Einheitstarife hinaus. Diese Consequenz ist aber eine ebenso natürliche, als sie uns ebensowenig dient. Wenn wir, wie früher bemerkt worden, bei einem neuen System den volkswirthschaftlichen Forderungen den ersten Platz einräumen müssen, so können wir uns unmöglich zu einer Norm bekennen, welche der verschiedenen Werthigkeit der Güter für die Volkswirthschaft keine Rechnung trägt. Abgesehen davon, dass es also unmöglich wäre, eine allen Verhältnissen entsprechende Einheit zu finden, so entbehren

solche Tarife gewiss aller Schmiegsamkeit, die aber als ein Hauptwerkzeug der Tarifpolitik, also als ein Factor der Volkswirthschaft überhaupt nicht vermisst werden darf.

Von viel grösserem Werthe und in ihren Consequenzen fast unabsehbar sind die vielbesprochenen Zonentarife. Dass Güter auf grosse Entfernungen mit gleichen Transportkosten befördert werden könnten, hätte schon deshalb einen grossen Werth, weil dadurch die wichtige Frage der Werthveränderung durch die Entfernung ihre Lösung fände. So lange man aber nicht im Stande ist, die Zonen über ganze Länder auszudehnen, hat dieses System nur einen theoretischen Werth. Denn nimmt man engere Zonengrenzen an, so scheitert das ganze System an der Unmöglichkeit, solche natürliche Grenzen zu finden; durch willkürlich gewählte würden aber solche Stauungen und Rückflutungen entstehen, dass schon durch diese Abnormitäten allein das ganze System unhaltbar würde.

Es erschiene dies nur als eine sehr unpraktische Vereinfachung des gegenwärtigen Usus: Zonen haben wir ja ohnehin, und zwar von Kilometer zu Kilometer; dabei sind aber die dadurch entstehenden Kostendifferenzen so klein, dass dieselben von Zone zu Zone nicht gefühlt werden. Dieser Vortheil entfiele nun, wenn man der jetzigen Entfernungseinheit eine weit grössere und zwar die Entfernung der Zonengrenzen substituiren würde; die Abstufungen der Kosten wachsen in demselben Verhältniss, und die Grenzen werden scharfe Scheidelinien, an denen dann diesseits und jenseits eine grosse Werthverschiedenheit der Güter existirt. Die Unzukömmlichkeiten, die daraus entstehen, sind unabsehbar, und das ganze System bedürfte noch wesentlicher Modificationen, um lebensfähig zu werden.

Noch weiter gehen die Vorschläge, welche auf eine ähnliche Bemessung, wie die der Postgebühren, hinzielen. Man vereinigt darin also das System der Einheitstarife mit jenem der Zonen. Transportentfernung innerhalb der Zone und Qualität fänden also bei diesem System gar keine Berücksichtigung.

Mit Analogien ist nun bisher selten viel geleistet worden, und mit Hinweis auf die früheren Erörterungen ist es sehr fraglich, ob sich die vielgestaltige Eisenbahn-Manipulation mit

Vortheil in die einfache Postmanipulation zwängen liesse. Mangel an Schmiegsamkeit, Mangel einer entsprechenden Einheit (denn das einfache Gewicht kann im Eisenbahnwesen doch nicht als alleinige Basis dienen), die Gegensätze an den Zonengrenzen etc., dies Alles würde hier nicht minder wie bei den vorerwähnten Tarifsystemen unüberwindliche Schwierigkeiten bieten.

Alle diese Vorschläge mögen in modificirter Form wohl für manche Verhältnisse ihre Zukunft haben, bei der gegenwärtigen volkswirthschaftlichen Disposition würden sie aber gewiss ihren Zweck als Mittel zur Verbesserung des Verkehrswesens verfehlen.

Das Bestreben einer rationellen Tarifpolitik scheitert demnach an dem Mangel brauchbarer positiver Vorschläge.

Die Purificirung des gegenwärtigen Systems bietet für die nächste Zukunft die einzige Möglichkeit einer Verbesserung der Zustände. Wenn man hiebei alle Winke der bisherigen Verkehrserscheinungen berücksichtigt, mit allen Strömungen des Verkehrswesens in Fühlung bleibt und besonders auf jene Momente achtet, die in ihren Wirkungen die krankhaften Auswüchse des gegenwärtigen Systems hervorriefen, dann wird man auf diese Art die Verhältnisse und die Anschauungen auf die künftigen durchgreifenden Reformen vorbereiten und sie mit jenen Grundsätzen in Einklang bringen, welche hiezu die Directive zu geben haben. — Besonders wird die Generalisirung mancher Erscheinungen (Differentialtarife, Refactien etc.) zu jenem neuen Tarifsystem hinüberlenken, das weit mehr den vielfachen Anforderungen entsprechen dürfte, als die gegenwärtige Systemlosigkeit.

* * *

Die Massnahmen, die aus den oben angedeuteten Bestrebungen entspringen, dürfen wir also nur als Uebergangsstadium betrachten; sie hätten nur als Brücke zu dienen, um zu jenem System zu gelangen, welches endlich den modernen Anforderungen zu entsprechen im Stande ist. Die Hauptbedingungen hiezu sind bereits im Verlaufe dieser Schrift berührt worden. Um es kurz zu wiederholen, haben besonders

einige Punkte als Directive zu gelten: Die Rentabilitäts-Bestrebungen in der Tarifirung haben vor Allem vermieden zu werden; die eisenbahnwirthschaftlichen Einflüsse sind zu eliminiren und an deren Stelle jene Forderungen zu setzen, die sich als volkswirthschaftliche Bedürfnisse kundgeben; hieraus resultirt sich, dass man von der materiellen Beschaffenheit der Güter abzusehen habe und dafür jene Eigenschaften berücksichtigt, vermöge welcher die ersteren in der Volkswirthschaft ihre Rolle spielen. Hiedurch werden in manchem Betriebszweige pecuniäre Deficite auftreten; diese haben dann durch die Solidarität des ganzen Verkehrs gedeckt zu werden, und in letzter Linie hat der ganze Staatshaushalt dafür aufzukommen.

Unter diesen Gesichtspunkten wird es nun nicht schwer sein, jenen Modus zu finden, nach welchem die Güter tarifarisch zu behandeln wären — er ist ausschliesslich in der wirthschaftlichen Disposition unserer Cultur zu suchen.

Thünen hat es versucht, jenen idealen Staat zu erläutern, in welchem die einzelnen Productionsgebiete nach ihrem Bedarfe so nebeneinander gelagert sind, dass die Verwendung der Producte die wenigsten Hindernisse findet*). Der Consumort der Producte erscheint als Mittelpunkt concentrischer Kreiszonen; diese Zonen bilden die einzelnen Productionsgebiete und lagern sich nach Massgabe der Transportfähigkeit ihrer Erzeugnisse immer weiter vom Mittelpunkte, dem Consumorte. Der demselben am nächsten liegende, der innerste Kreis, erzeugt jene Producte, die am wenigsten einen Transport vertragen, also Milch, Obst, Gemüse etc.; dann kommen der Reihe nach intensive, extensive Wirthschaft, Viehzucht und Waldwirthschaft.

Thünen berücksichtigt bei dieser Anordnung nur die Transportfähigkeit der Güter vermöge ihrer materiellen Beschaffenheit. Wäre die Ertragfähigkeit des Bodens überall gleich, so würde sich die Production gewiss ausschliesslich nach diesem Gesetz gliedern und der Austausch der Güter

*) J. H. v. Thünen: „Der isolirte Staat." — So einfach die Anordnung erscheint und so sehr sie durch Nebenumstände auch modificirt werden mag, finden wir doch in derselben alle Preisgesetze angedeutet, die mit den Transportentfernungen zusammenhängen.

ginge auf die naturgemässeste und leichteste Art vor sich. Was diese Anordnung unmöglich macht, ist die ganz unregelmässig vertheilte Ertragfähigkeit des Bodens, und was es nun verhindert, dass man sich trotz unserer Verkehrsmittel der von der Bodenbeschaffenheit ermöglichten Ausnützung immer widmet, sind neben der materiellen Transportunfähigkeit der Güter die Transportkosten, die aus der Entfernung erwachsen. Es ist also nothwendig auch vom Standpunkte der Transportkosten, einen dem Thünen'schen ähnlichen Staat zu construiren, aus dem ersichtlich ist, welches Mass von Transportkosten im Verhältniss zu einander die Güter ertragen.

Setzt man nun die aus diesen Gesichtspunkten entspringenden Bedingungen bei jedem einzelnen Erzeugniss zusammen, so erhält man den Massstab für jene Forderungen, welche die einzelnen Producte an den Transport stellen.

Diese Forderungen gruppiren sich also unter zwei Gesichtspunkten, nämlich bezüglich der Schnelligkeit und bezüglich der Billigkeit der Beförderung. Die Massengüter des Ackerbaues und der Waldwirthschaft, im Thünen'schen Staat in den äusseren Kreisen fungirend und in der Anordnung bezüglich der Transportkosten nahe beim Consumort erforderlich (da sie eben keine hohen Transportkosten vertragen), hätten somit nach dem allergeringsten Tarifsatz behandelt zu werden; bei Gartenfrüchten, Gemüse, todtem Fleisch hingegen ist wieder Geschwindigkeit die erste Transportbedingung. Um aber hiedurch diese Güter nicht so zu vertheuern, dass sie deshalb am Consumort unbrauchbar würden, darf diese grössere Geschwindigkeit keine höheren Kosten verursachen, denn sonst könnte man sich wieder aus dieser Ursache in weiteren Kreisen nicht ihrer Erzeugung widmen.

Neben der bedeutenden Tarifermässigung für die erstere Kategorie also hat die Tarifscheidung zwischen der kleinen und grossen Geschwindigkeit (Eilgüter) in Bezug auf die letztere Kategorie aufgelassen zu werden. Für die Billigkeit wie für die Geschwindigkeit der Beförderung haben nur volkswirthschaftliche Utilitätsgründe massgebend zu sein.

Die Vortheile eines solchen Vorgehens sind augenscheinlich; die vollständige Decentralisirung der Production wird

hiedurch angebahnt, die Individualisirung jedes Districtes ohne Rücksicht auf seine Entfernung von den Consumplätzen ermöglicht und so die Ueberführung der extensiven Wirthschaft zu jener intensiven Ausnützung eingeleitet, welche nach der allgemeinen Weltlage für Europa, speciell für Oesterreich, dringend geboten erscheint.

Es wird sich wohl Niemand schmeicheln, dass solche Reformen im Handumdrehen möglich seien; durch lange Zeit noch wird man an den gegenwärtigen Principien festzuhalten gezwungen sein, einestheils, weil man sich nicht ohneweiters auf ein Gebiet begeben kann, auf dem keine weiteren Erfahrungen voranleuchten, und anderntheils, weil eine plötzliche, nicht sorgfältig vorbereitete Schwenkung mit einem Umsturz vieler bestehender Verhältnisse verknüpft wäre, was nicht ohne momentane schwere Schädigung vor sich gehen könnte.

Dass eine solche Tarifgebarung nur in einem Staatseisenbahnsystem möglich ist, bedarf wohl keiner weiteren Erörterung. Wir sehen also durch die Nothwendigkeit einer rationellen Tarifreform das Ende der Privat-Verkehrsanstalten gekommen, und je mehr sie als solche von der Erde verschwinden, desto mehr nähern wir uns der Möglichkeit, respective Wahrscheinlichkeit, die eigentlichen Eisenbahnzwecke verwirklicht zu sehen.

IX.

Schluss.

In der Tarifpolitik gipfelt sich die eisenbahnpolitische Thätigkeit eines Staates, und sie schliesst damit auch ab. Es sind mithin alle hauptsächlichen einschlägigen Fragen berührt worden, welche in dem naturgemässen Aufbau der Eisenbahnpolitik massgebend sind. Ich gerathe nun in vorliegenden Ausführungen in manchen Widerspruch mit bisher bestehenden Normen. Welche Anschauung die richtige und welche Lösung die erspriesslichste, dies wird die Zeit entscheiden.

Hauptsächlich bestrebte ich mich, den Beweis von der Unzulänglichkeit des bisherigen Verkehrsusus zu kräftigen und das Materiale hiezu durch den Hinweis auf neu hinzugekommene Erscheinungen zu bereichern.

Es wurde auch angedeutet, welche Lösungen die Verkehrsfrage in einzelnen Staaten schon gefunden, oder welche Bahnen man zur Lösung eingeschlagen. Der organische Zusammenhang der politischen und natürlichen Factoren trat hiebei zu Tage, zugleich aber auch der Einfluss, den gewisse Abnormitäten auf ein Eisenbahnwesen ausüben können.

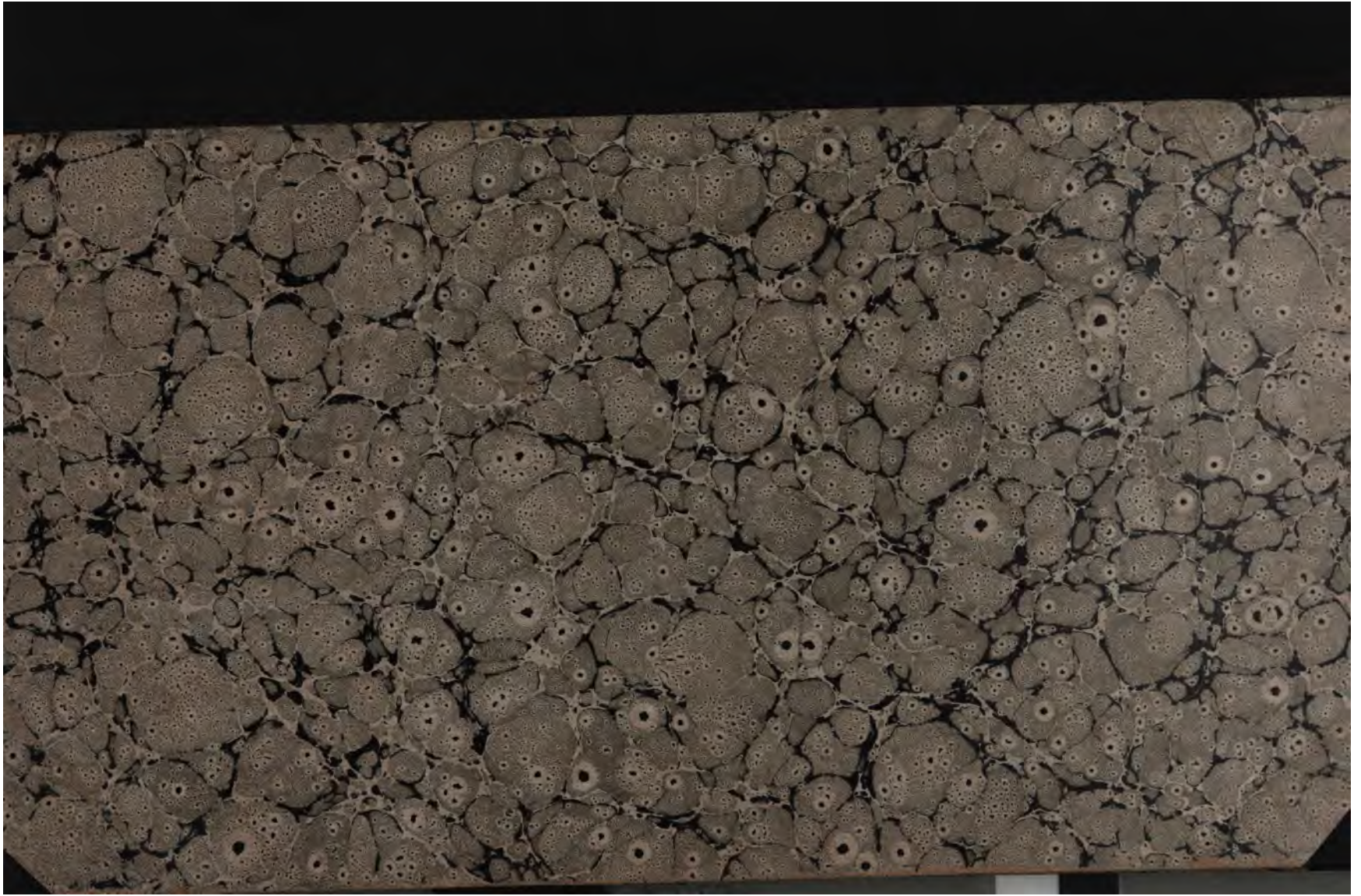
Was in den meisten Staaten den Boden für die Lösung dieser Frage ebnet, ist die nationale und politische Einheit, sind die psychischen Factoren, die für jedes Rechenexempel eine gewisse Sicherheit bieten. Worauf man in Oesterreich mit Sicherheit rechnen kann, das sind nur die äusseren Factoren der Staatsnothwendigkeit. Diesen hat nun eine derartige Eisenbahnpolitik zu dienen, von diesen hat sie die Impulse zu er-

halten, um dadurch sich und jene Momente zu stärken, die bisher noch immer eine Gewähr für den österreichischen Staatsbestand boten und bieten werden.

Es wird also in Oesterreich nur durch Anstrebung rein wirthschaftlicher Ziele möglich sein, die einzelnen Stände und Machtsphären an dem Gedeihen dieses grossartigen Organismus zu interessiren und so alle einzelnen Kräfte zum Ausbau desselben zu vereinigen.

Sache des Gesammtstaates wird es dann sein, jederzeit die nothwendigen Mittel zu bieten, um diese Institution immer lebens- und actionsfähig zu erhalten; Sache der Regierung wird es sein, durch richtige Wahl der Persönlichkeiten die Möglichkeit der erspriesslichsten Verwaltung zu geben, um den gemeinnützigen Interessen die kräftigste Förderung angedeihen zu lassen; Sache der Verwaltung wird es sein, immer in dem Bewusstsein zu handeln, dass sie im Dienste einer öffentlichen Institution im eminentesten Sinne des Wortes steht und es ihre erste Pflicht ist, alle Impulse und Winke aus der Oeffentlichkeit mit grösster Gewissenhaftigkeit zu berücksichtigen; Sache der Oeffentlichkeit endlich wird es sein, jederzeit ihr Recht gegenüber den Verkehrsanstalten zu fordern, es aber auch nie ermangeln zu lassen, durch die gehörigen sachgemässen Winke und das nöthige Materiale den Verwaltungen die Hand zu einer klaren, unbehinderten Ansicht über die diesfälligen Verhältnisse zu bieten.

Durch ein solches Zusammenwirken, durch ein solches allseitiges Bewusstsein der Wichtigkeit des Gegenstandes nur kann es ermöglicht werden, dieses wichtigste Culturmittel nach und nach allen seinen Zwecken dienstbar zu machen und es endlich zur unberechenbaren Wohlfahrt Aller der Höhe der Ausnützung zuzuführen.

In Ansehung dessen, was in unserem Zeitalter schon geleistet worden, dürfen wir wohl der Hoffnung Raum geben, dass man auch in dieser Angelegenheit die zweckdienlichste Lösung finden werde.

HE 3057 .F65
Moderne Eisenbahnpolitik.
Stanford University Libraries
3 6105 041 797 890